Anno 69 (Conto corrente con la Posta) TORINO - Venerdì 16 Agosto 1935 - Anno XIII GIORNO - Num. 195

ABBONAMENTI

| | ITALIA E COLONIE Anno | Sem. | Trim. | ESTERO Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Sei numeri settimanali | L. 52 | 27 | 14 | L. 150 | 76 | 39 |
| Coll'edizione del lunedì | L. 60 | 31 | 16 | L. 175 | 89 | 46 |

Direzione e Amministrazione - TORINO
Via Roma - Via Arsenale e Galleria de La Stampa
Ogni numero Cent. 20
Telefoni de LA STAMPA n. 40-840
(con multiplazione automat. per i nove numeri successivi)

# LA STAMPA

1

Frangar, non flectar

Inserzioni a pagamento

Prezzi per millimetro di altezza, larghezza di una colonna: Annunci mortuari, L. 0,50 - Finanziari, L. 7 - Avvisi commerciali prezzo da tratt., L. 6, ultima pagina, L. 5. Per i Piccoli Affari, condizioni in testa alle rubriche. Nel testo del giornale: Arte cinematografica - Fiori d'arancio - necrologi in cronaca - Divertimenti - Conferenze, L. 12 per linea corpo 8. Pagamento anticipato. L'Amministrazione della Stampa si riserva il diritto di rifiutare quegli ordini che a suo giudizio insindacabile ritenesse di non poter accettare.

Rivolgersi all'UNIONE PUBBLICITA' ITALIANA, S. A. Via Santa Teresa, N. 1 - Piazzetta della Chiesa
Telefoni dell'Unione Pubblicità Italiana: 45-029 - 33-968

# L'Italia allinea sotto le bandiere un milione di armati

## Oggi si iniziano le conversazioni tripartite

### Le Forze armate

Roma, 16 mattino.

*Il richiamo recentemente ordinato, che si effettuerà il 25 settembre prossimo, interessa i militari a ferma ridotta di terzo grado delle classi 1911, 1913 e 1914, che furono dispensati dal servizio di leva al tempo della chiamata normale delle rispettive classi. Complessivamente una aliquota di 150 mila uomini.*

*Si raggiungerà così lo scopo di completare l'addestramento dall'intero contingente delle classi in questione, elevando la forza totale alle armi a un milione di uomini.*

### Aloisi e Cerruti a colloquio con Laval

Parigi, 16 mattina.

Il barone Aloisi, accompagnato dal suo segretario particolare Lanza D'Arita e da Luigi Cortesi addetto al suo Gabinetto, è arrivato ieri mattina alle 9.40, ricevuto, al suo scendere dal treno alla Gare de Lyon, dal R. Ambasciatore d'Italia Cerruti circondato dal personale dell'Ambasciata, dal signor Becq De Fouquières capo del protocollo, e dal signor Rochat capo gabinetto del signor Laval, dal Regio Console comm. Camerani, dal commissario del Fascio, Catalano Gonzaga, e da numerose personalità della colonia italiana.

### Al Quai d'Orsay

Il barone Aloisi si è recato immediatamente in automobile al palazzo dell'Ambasciata, dove ha preso un po' di riposo e alle 11 si recava al Quai d'Orsay. Il signor Laval, che nel frattempo aveva ricevuto l'Ambasciatore Cerruti, venuto in compagnia del primo consigliere signor Franzoni per consegnargli copia delle sue credenziali, accolse il barone Aloisi all'entrata del suo Gabinetto. La conversazione si intavolò subito. Nel frattempo il signor Lanza d'Arita e Luigi Cortesi si intrattenevano in un ufficio attiguo col signor Leger segretario generale del Ministero degli Esteri, col signor Rochat e col signor Bargeton. La conversazione cordialissima fra Laval e il barone Aloisi durò fino alle ore 12.15.

Nelle brevi dichiarazioni che il signor Laval ha fatto ai giornalisti, dopo avere accompagnato il suo ospite fino alla porta dell'anticamera ministeriale, egli ha, come ieri dopo il suo colloquio col signor Eden, insistito sul carattere «preliminare» della conversazione.

— Ho avuto stamattina — egli ha detto — una conversazione preliminare col barone Aloisi. Domani avrà luogo la riunione dei rappresentanti degli Stati firmatari dell'accordo tripartito del 1906.

Ma le informazioni raccolte dal barone Aloisi sono parse di tale interesse che il signor Laval ha deciso di intrattenersi di nuovo col signor Eden.

Il ministro inglese per gli affari leghisti, accompagnato come ieri dal sottosegretario permanente al Foreign Office sir Robert Vansittart e dall'ambasciatore britannico sir Giorgio Clerk, è stato ricevuto alle 15 dal ministro degli Esteri.

### Presa di contatto con Eden

Ritornato all'Ambasciata d'Inghilterra, il signor Antonio Eden, che nel corso del pomeriggio aveva visto anche il ministro di Etiopia a Parigi Teclé Hawariate, ha ricevuto la visita del barone Aloisi che, giunto al palazzo del sobborgo St. Honoré alle 20,30, ne è uscito venti minuti dopo.

Questa presa di contatto anglo-italiana, che non era prevista, è considerata favorevolmente in questi circoli politici.

Secondo quanto è stato ieri deciso, la Conferenza anglo-italiana si aprirà stamane alle 10,30 nel Salone dell'Orologio al Quai d'Orsay.

Mentre la riunione italo-franco-britannica sta per incominciare, il *Temps* deplora che essa dia luogo ad una vivace ripresa della polemica di stampa anglo-italiana, non certo fatta per facilitare il compito dei Governi e creare una atmosfera favorevole ad un regolamento pacifico del conflitto italo-etiopico. Rilevando la vivacità delle risposte della stampa italiana agli argomenti trattati dai giornali inglesi, il grande organo repubblicano ammette però che certi giornali di Londra mancano di senso psicologico, quando si sforzano di fare pressioni sui negoziatori, osservando che, se non si riesce a scartare la minaccia di una guerra italo-etiopica e a mantenere l'autorità della Società delle Nazioni, l'Inghilterra si disinteresserà degli affari d'Europa, e della politica di cooperazione, per ricercare altrove e con i propri mezzi delle garanzie per la sua sicurezza.

«Questi argomenti — dice il *Temps* — produrrono raramente l'effetto che se ne attende, poichè gli stessi inglesi sentono perfettamente che un ritorno alla politica di isolamento o a una politica indipendente di sicurezza all'infuori di ogni cooperazione con le grandi Potenze continentali, è impossibile per il Regno Unito, nello stato attuale degli affari del mondo».

Tuttavia il giornale si augura che l'impressione dei primi scambi di vedute fra Laval, Eden e il barone Aloisi, possa dissipare al più presto il malessere anglo-italiano, poichè — esso dice — se Londra e Roma non reagissero contro una controversia così inopportuna, il compito del loro portavoce a Parigi ne sarebbe singolarmente complicato.

### Scarsa fiducia

Sui risultati della riunione che sta per incominciare, il *Jour* non scorge una soluzione possibile, se non viene da ogni parte esercitata una pressione energica sui negoziatori abissini affinchè si rassegnino allo stabilimento di un protettorato analogo a quello della Francia sul Marocco. L'Italia ne riceverebbe la maggior parte, riservando all'Inghilterra e alla Francia una partecipazione a questa tutela, dati i molteplici interessi che esse hanno in quella regione.

In quanto all'*Ami du Peuple*, esso scrive che per la Francia si tratta innanzi tutto di conservare due alleanze che le sono preziosissime (in modo però ineguale, poichè l'alleanza italiana deve contare di più per la Francia per le ragioni che sono state spesso esposte) oppure scambiare queste alleanze contro un isolamento pressochè completo in Europa, di fronte ad una Germania singolarmente riconfortata. E ricordando che oggi stesso Lloyd George si slancia tumultuosamente nella mischia dichiarandosi pronto a stendere la mano ai difensori di Ginevra minacciata, conclude osservando che «la crociata pro Abissinia, essendo predicata in Inghilterra da Lloyd George, e in Francia da Marcello Cachin, il leader comunista, vi è di che decidere la Francia a prendere posizione. Decisamente si può scommettere nel successo di Laval».

Per terminare segnaliamo una lettera di Porto Sudan del corrispondente locale del *Temps*, P. Gentizon, nella quale, parlando del passaggio dei convogli militari italiani attraverso il canale di Suez, rileva lo slancio patriottico dei nostri connazionali colà stabiliti, e l'ottima impressione prodotta dai nostri soldati.

«L'arrivo di ogni grande trasporto di truppe a Port Said — scrive il Gentizon — trova il massimo entusiasmo nelle migliaia di italiani che abitano in quella città e che abbandonano in massa le loro occupazioni per recarsi sulla riva del canale ad applaudire le Camicie Nere ed i soldati d'Italia. Ammassati a grappoli sui ponti, i soldati rispondono con il canto di inni patriottici e fascisti e con il grido di: Duce! Duce! Lungo tutto il canale, queste truppe, tanto dal punto di vista fisico, quanto da quello morale, producono la migliore impressione. Essi sono fiduciosi e decisi».

### I «si dice» di Londra

Londra, 16 mattino.

Tutti gli occhi sono fissi oggi su Parigi ma le informazioni che giungono dalla capitale francese a proposito delle conversazioni tra le tre Potenze non rivelano nulla per il momento. Si direbbe, a giudicare da una certa unanimità dei corrispondenti parigini, che Eden nel discorso fatto ieri a Laval abbia posto in forma più o meno chiara questo dilemma: o la Francia appoggierà la politica leghista dell'Inghilterra oppure l'Inghilterra si disinteresserà delle questioni europee che più stanno a cuore della Francia come ad esempio quella del bacino danubiano. Ma sembra è in grado naturalmente di apprezzare che le parole del ministro inglese abbiano prodotto l'effetto deliberato. Il collaboratore diplomatico dell'*Evening Standard* dichiara anzi che se la Francia dovesse scegliere tra l'amicizia italiana e la Lega delle Nazioni sceglierebbe la prima di guisa che la Lega, a guardia della quale rimarrebbe solo l'Inghilterra, avrebbe un futuro meno glorioso del suo passato. Lo stesso giornale riceve da Parigi che Laval avrebbe assicurato l'Italia che in nessun caso il Governo parigino adotterà un atteggiamento antagonistico verso l'Italia. Qualche giornale dice poi che Laval agisce in questo senso sotto la pressione dei suoi esperti militari per i quali è di immenso valore di avere potuto ritirare dalla frontiera alpina le truppe che la guernivano.

Secondo il *Daily Express* Eden avrebbe già illustrato a Laval un progetto di sistemazione della vertenza di cui ecco quali sarebbero i punti salienti: 1) l'Abissinia accetterebbe la guida della Lega nel campo economico e finanziario; i consulenti europei dovrebbero essere in massima parte italiani; 2) l'Abissinia farebbe all'Italia concessioni comprese quella della costruzione di una ferrovia congiungente l'Eritrea alla Somalia e quella di un territorio ricco di risorse minerarie; 3) l'Abissinia cederebbe all'Italia un altro territorio oppure una provincia di frontiera atta alla colonizzazione. Il quarto punto riassume le famose offerte edeniane di Roma: infatti all'Abissinia verrebbe dato un corridoio conducente al mare col suo bel porto.

«Questo piano — dice ottimisticamente il giornale londinese — darebbe all'Italia sotto gli auspici della Lega il controllo della vita economica di quasi tutta l'Abissinia. La parte che ne dovrebbe essere esclusa, a basarsi sempre su ciò che si dice a Londra, dovrebbe essere il lago Tana».

Eden, secondo lo *Star*, è stato infatti autorizzato a informare il barone Aloisi che se gli italiani traducessero in atto la loro minaccia di occupare l'Abissinia dovrebbero fermarsi dinnanzi al confine della concessione britannica del lago Tana «una concessione che sarebbe stata già fatta all'Inghilterra recentemente e che mancherebbe solo della firma».

Come si vede, l'altruismo inglese è di un timbro purissimo!

La stampa di Lord Rothermere continua oggi la sua campagna contro i fautori del leghismo in difesa dell'Abissinia e attribuisce al fatto che l'Abissinia è stata accolta da pari nel consesso delle nazioni la cecità dimostrata nei suoi riguardi da tanta gente la quale non ha la minima idea della realtà del paese del Negus.

«E' il primo caso dice il *Daily Mail*, di un paese barbaro e arretrato ammesso tra le nazioni civili. E' incredibile che un Governo britannico giunga al punto di sposare la causa di una razza che lascia la schiavitù. Se la Lega delle Nazioni dovesse accordare il suo appoggio all'Abissinia la stragrande maggioranza degli inglesi domanderebbe che la Lega sia soppressa».

Nella sua edizione serale l'organo di lord Rothermere rileva poi la «nauseante ipocrisia» di coloro che non trovarono nulla a ridire quando era l'Inghilterra che si pigliava grosse fette di Africa ma trovano immorale il desiderio degli italiani di fare lo stesso. Dopo avere osservato che le esportazioni inglesi in Manciuria sono raddoppiate da quando quel paese è in mano ai Giapponi, il giornale dice che non vi sono interessi inglesi minacciati in Abissinia. L'Inghilterra ha venduto lo scorso anno agli abissini per sole 60 mila sterline di merci e «l'unica cosa che potrebbe aumentare questo commercio sarebbe l'occupazione italiana dell'Abissinia».

R. P.

### Italiano ferito a Diredaua da un poliziotto abissino

Parigi, 16 mattino.

*Si ha da Londra che l'Agenzia Reuter riceve da Gibuti che ieri mattina, alla stazione di Diredaua, una contesa è scoppiata fra il signor Renato Meccanate, segretario al Consolato d'Italia ad Aden, ed un agente di polizia etiopica. Il signor Meccanate è rimasto seriamente ferito. Una zuffa si è prodotta e la situazione sarebbe divenuta seria se il treno non fosse partito con a bordo la maggior parte delle persone che avevano partecipato alla zuffa. Si ignorano le cause della disputa — aggiunge l'informazione della Reuter — ma viva indignazione regna nella colonia italiana di Gibuti.*

*L'Excelsior invece riceve la notizia dal suo corrispondente a Gibuti, ma con altra versione. Ecco come, secondo questa, si sarebbero svolti i fatti. Il conte Giusti, vice-Console italiano a Gibuti, ed un corriere diplomatico italiano si recavano da Addis Abeba all'Asmara. Alla stazione di Diredaua il vice-Console ed i suoi domestici curavano dei bagagli da uno sportello del vagone, contrariamente al regolamento in vigore in Abissinia. Un agente della polizia sarebbe allora intervenuto e nella discussione accesasi immediatamente l'agente avrebbe colpito il conte Giusti alla testa.*

LE SOLENNI ONORANZE FUNEBRI tributate dal Cairo ai Caduti dell'«S. 81». Le sette salme, seguite dalle rappresentanze e dalle Autorità, sfilano per la via Nourbar Pascià

# Le salme dei caduti dell' "S. 81,, trasportate con rito solenne ed austero a bordo del "Diaz,,

## L'imponente cerimonia ad Alessandria d'Egitto

Alessandria (Egitto), 16 mattino.

Gli italiani di Alessandria, ieri, con rito austero, quasi militare, hanno accompagnato le salme del Ministro Razza e dei suoi compagni caduti in volo a bordo del *Diaz*.

La Patria non è mai stata tanto vicina ed amata come in questi giorni dalla magnifica e compatta collettività italiana d'Egitto, che ha presentato le armi ai primi Caduti nell'impresa coloniale e mezzo dei suoi marinai della bellissima unità della nostra flotta.

Alessandria, cosmopolita, multanime e multicolore, massimo centro europeo in Africa, ha interrotto per ben ore nel pomeriggio di ieri il suo pulsante ritmo di città marinara regina dei traffici per raccogliersi attorno alle bare cui si tributavano gli onori solenni.

### Disciplina italica

Il corteo funebre, che è veramente stato un'esaltazione di italianità nei suoi aspetti più sinceri e significativi, si è svolto nel massimo ordine. Esso ha dato l'impressione della forte disciplina che anima le masse dei nostri connazionali inquadrati saldamente sotto i segni del Littorio. Le centurie si succedevano alle centurie, dai giovanissimi Balilla ai Militi, dalle Piccole Italiane ai Giovani Fascisti, in impeccabile schiera su una lunghezza di oltre un chilometro. Il portamento grave e al contempo la fierezza marziale delle organizzazioni fasciste hanno vivamente impressionato il popolo assiepato lungo tutto il percorso dietro i cordoni, arrampicato sui lampioni, sui sommoli dei tram e degli autobus, protesi dalle finestre e dai balconi, ammassato sulle terrazze e sui tetti. Gli occhi di centinaia di migliaia di persone di tutte le nazionalità e razze con ciglio umido e con ammirazione e rispetto guardavano all'espressione dolorante ed insieme gagliarda della nostra collettività. Eravamo trentamila noi — grandi e piccoli, uomini e donne — per buona parte incolonnati ad accompagnare i resti gloriosi. Erano decine di migliaia di stranieri, francesi, inglesi, greci, svizzeri, tedeschi, bulgari, armeni, siriani, americani e tanti altri di ogni Paese presenti in questa terra crogiuolo di razze, ed erano centinaia di migliaia gli egiziani sia di religione musulmana che copta i quali hanno voluto manifestare in forma davvero impressionante la loro partecipazione al lutto italiano.

«Italia labai, Italia labai», cioè «Figlio mio, ecco l'Italia», gridavano gli arabi lungo il percorso.

E' da rilevare che la manifestazione è stata tanto più significativa in quanto si trattava d'una cerimonia privata della Colonia italiana per il trasporto delle salme del Diaz, essendosi già avute le esequie ufficiali al Cairo; quindi la partecipazione degli amici di Italia, superiore ad ogni aspettativa, ha assunto uno speciale valore di schietta, sincera partecipazione di individui e di masse.

### Il grandioso corteo

Le salme, partite dal Cairo a mezzogiorno e mezzo in carrozza speciale scortate da fascisti e da ex-combattenti, dopo aver ricevuto lungo il percorso ferroviario l'omaggio degli italiani sparsi sul Delta accorsi nelle varie stazioni, sono arrivate ad Alessandria alle ore 15,30.

Quando appaiono i sei feretri i resti di Raimondo Franchetti sono già in viaggio per Asab dove avranno estremo riposo alle soglie dell'Inferno Dancalo da lui esplorato ad uno squillo di tromba lanciato da un avanguardista, il mormorio di attesa della folla ammassatasi sul piazzale della stazione si è troncato di colpo e si è fatto come per incanto un impressionante silenzio rotto soltanto dal rombo dei motori degli aeroplani che dall'alto sorvolavano in segno di saluto di volatori a volatori le cui ali sono state tragicamente infrante.

Mentre migliaia e migliaia di mani si levano nel saluto romano, i vessilli, le bandiere, i gagliardetti si abbassano e le bare vengono deposte a due a due su tre camion che possono dare l'idea accarezzante dagli italiani di affusti di cannoni. Al volante stanno ex-combattenti in Camicia Nera decorati. Le bare sono avvolte dal tricolore. Niente fiori avendo le nostre Autorità invitato i connazionali ad offrire in luogo di corone somme di danaro per l'erezione di un ciippo sul luogo della sciagura dell'«S 81».

Alle lente note della banda del Fascio si forma e si snoda il corteo verso il porto attraverso il cuore della città fasciata di bandiere a mezz'asta, bandiere italiane, egiziane, francesi, inglesi, greche, turche, svizzere, tedesche e di altri Paesi. Il traffico è stato completamente sospeso; un servizio d'ordine rigoroso è stato disposto per formare cordoni allo scopo di impedire alla folla di riversarsi sulle strade e sulle piazze che si dovevano percorrere. Tutti i negozi di italiani e di stranieri sono chiusi. Dovunque il un silenzio commovente. S'odono soltanto le note della marcia funebre e il lento cadenzato passo della massa marciante.

Il corteo si è aperto con ufficiali e soldati a cavallo. Venivano quindi le Organizzazioni giovanili fasciste, i Balilla, le Giovani e Piccole Italiane, gli Avanguardisti, i Giovani Fascisti, i marinaretti, il Guf, i militi, la squadra dei Littori, la banda del Fascio ed il clero largamente rappresentato, tra cui in prima fila molti Salesiani. I tre carri erano fiancheggiati dalla cavalleria. Subito dopo i feretri, insieme al comandante della nave *Diaz*, Jachino, erano, tutti in camicia nera, il Ministro d'Italia Ghigi con i funzionari della Legazione, il Console generale Fontana con i funzionari del Consolato, il Segretario del Fascio Cignolini con le rappresentanze delle Associazioni italiane a cominciare da quelle combattentistiche. Sui petti degli ex-Combattenti spiccano i segni del valore. Notato con viva simpatia dagli italiani, il Consiglio direttivo e la rappresentanza degli ex-Combattenti francesi sui cui petto brillavano le decorazioni. Nel cuore della città un picchetto posto dalla Polizia inglese presenta le armi.

### Sul ponte del «Diaz»

La colonna, arrivata alla banchina numero 1 del porto prospiciente la nave *Diaz*, si è aperta in due tali e, fatte avanzare le bare, la *Diaz* esegue una salva di diciannove colpi che lentamente si susseguono e pesano col loro cupo boato nell'atmosfera di silenzio commosso.

I feretri si pirobarche del *Diaz* vengono trasportati sotto il ponte e issati nave dove già si trovano le nostre Autorità diplomatiche e consolari. Ad ogni salma issata sul ponte il manipolo d'onore presenta le armi, quindi il Ministro Ghigi fa l'appello dei Caduti. La commozione è intensa. Ad ogni nome echeggiano tre salve di fucileria. I gloriosi resti di Luigi Razza e dei suoi compagni sono già nelle braccia della grande patria Italia.

Ai camerati caduti sulla via del dovere sono state rese le estreme onoranze in terra d'Egitto; ora li attende la glorificazione in Roma alla presenza del Duce.

A. Lovato.

### L'entusiasmo degli italiani di Praga per la politica africana di Mussolini

Praga, 16 mattino

L'agrario «Vecer» segnala il vivissimo entusiasmo della colonia italiana di Praga per la difesa delle colonie italiane dell'Africa Orientale e rileva che parecchi italiani si sono già arruolati volontari per il corpo di spedizione. Gli italiani sono sicuri che la guerra terminerà vittoriosamente. Sarebbe una grave offesa per gli italiani di Praga, il cui cuore è animato da grande entusiasmo per la guerra e per la vittoria, dicono che il grande Duce vincerà. Gli italiani di Praga sono convinti che ogni impresa di Mussolini si debba concludere con la vittoria. Lo credono anche quanti fino a poco tempo fa non furono favorevoli al regime dittatoriale italiano. Anche questa insignificante minoranza è passata alla fede fascista al primo colpo dei tamburi militari.

LA RADIO RICEVE E TRASMETTE GLI ORDINI dei reparti di artiglieria del 12° Reggimento in esercitazione con i contingenti della «Gran Sasso».

IL DISASTRO DI OVADA

# S. E. Starace reca alle popolazioni l'incuoratrice solidarietà del Capo

Ovada, 16 mattino.

Come era stato annunciato, il Segretario del Partito ha visitato ieri i luoghi sinistrati. S. E. Starace è giunto ieri mattina alle 11 in Alessandria proveniente da Roma, ricevuto alla stazione dal Prefetto, dal Segretario federale e dalle altre gerarchie della provincia.

Immediatamente il Segretario del Partito si è recato alla Casa Littoria ove ha visitato minutamente tutti gli uffici e servizi federali soffermandosi in modo particolare all'E. O. A.

### L'arrivo del Gerarca

Verso le 14, S. E. Starace è giunto con le autorità a Ovada, passando per le strade di Novi, ove ha avuto la prima desolante visione dei danni prodotti dall'alluvione. A Capriata d'Orba, a Basaluzzo, a Castelletto d'Orba e in molte altre plaghe, la irruenza delle acque ha distrutto tutti i raccolti agricoli. Il Segretario del Partito si è recato dapprima all'ospedale di Sant'Antonio, dove sono ricoverati i feriti, sostando ad ogni capezzale. Tra gli altri, un vigoroso contadino di quaranta anni col viso chiazzato di echimosi, ha raccontato di essere stato sorpreso dalle acque unitamente ad un fratello, che egli tentò con ogni mezzo di salvare. Stremato di forze era riuscito ad aggrapparsi a un albero; più tardi fu salvato dai soccorritori e più nessuna notizia ebbe del congiunto.

— E' salvo — risponde un gerarca locale — ed è stato trasportato a Casalcermelli presso parenti.

S. E. Starace, in seguito, si è portato alla scuola elementare municipale, dove sono state ricoverate le famiglie danneggiate: un centinaio circa di persone, in prevalenza donne e bambini, la maggior parte dei quali ignora ancora la sorte toccata ai congiunti. Una famiglia di girovaghi, composta del padre della madre e di due bambini in tenera età, sorpresa in uno stallaggio, era stata dispersa dalla impetuosità della corrente. Quasi miracolosamente si sono ritrovati tutti riuniti, essendo riuniti i genitori, separatamente, a salvare le loro creature. A lungo l'on. Starace si è soffermato presso mamme e bambini, che le donne fasciste di Ovada, coadiuvate dalla fiduciaria provinciale delle Fasciste femminili, assistono amorevolmente.

### L'omaggio alle salme

Qui il Segretario del Partito ha constatato che il Duce ha disposto per le famiglie bisognose colpite, un primo immediato aiuto ed ha consegnato al Segretario Federale 50 mila lire, mentre altre 25 mila lire ha offerto il Direttorio Nazionale del Partito.

Lacrime di commozione e di riconoscenza hanno accolto le parole del Segretario del Partito, che si è poi recato alla Casa del Fascio, e nel teatrino, del Dopolavoro, trasformato in camera ardente, ha reso omaggio alle 42 bare allineate sui banchi di scuola e vegliate da Giovani Fascisti. Un grande crocefisso campeggiava sul palcoscenico contornato da numeroso corone di fiori di S. E. Starace, del Prefetto, del Segretario Federale, della Federazione agricoltori, del Podestà di Ovada.

L'on. Starace ha salutato romanamente ciascuna delle bare, circondato dalle autorità e dalla folla ammutolita nel dolore, raccolti silenziosamente attorno alle salme, alle quali domani alle 15,30 saranno rese solenni onoranze funebri.

La Federazione fascista di Alessandria ha disposto che dovranno intervenire tutti i gagliardetti con larghe rappresentanze di tutti i Fasci di Combattimento della provincia.

Poco dopo, dalla stazione centrale di Ovada, l'on. Starace con il gruppo delle autorità è salito sopra un carrello ferroviario abitualmente adibito al trasporto dei manovali lungo la linea, per i lavori di manutenzione. Una folta moltitudine, che si trovava, a tratti, lungo la ferrovia Alessandria-Ovada, tuttora interrotta a Rocca Grimalda per essere stati i binari in più punti divelti e asportati, ha fatto ala al passaggio del Segretario del Partito.

Giunto a Borgo Oltrecorba, il quartiere popolare che la furia demolitrice delle acque ha completamente raso al suolo, si è avuta piena la visione della distruzione operata dalla natura. Sulla parete di un modesto edificio, di cui non restano che pochi pezzi di muri, è rimasta intatta una vecchia Madonna.

### A Molare e alla Sella

Sempre salutato dal popolo, che andava a mano a mano aumentando e che si assiepava lungo la strada esprimendo ad alta voce la sua viva gratitudine per il Duce, il Gerarca saliva al comune di Cremolino e di qui si portava a Molare, dove le acque hanno travolto come è noto due ponti e numerose case, soffermandosi ad osservare la vasta campagna allagata, le strade scavate e demolite, le linee elettriche sconvolte, i vigneti e le coltivazioni agricole di ogni genere, coperte di fango, di sabbia e di ghiaia. Anche qui S. E. Starace si è fermato tra il popolo e ha ripetuto la affettuosa solidarietà del Duce.

Superando quindi il santuario della Madonna delle Rocche, giungeva alla distrutta centrale elettrica di Cerreto e proseguiva per la località Biselle, sino al lago di Ortigliето, alla sella Zerbino spezzata dalla pressione di 18 milioni di metri cubi di acqua; ne sono rimasti poco meno di due milioni, defluenti ora lentamente pel torrente. Raggiungeva inoltre la improvvisata passerella collegante le poche arcate ancor ritte del ponte provinciale di Molare, sulla destra dell'Orba, per ritornare ad Ovada.

Prima di lasciare le zone colpite, l'on. Starace, ha espresso il suo elogio al colonnello Fiorentini, comandante l'11.o Regg. Artiglieria di Alessandria, il colonnello Mazzetti, comandante il 1.o Genio di Novi Ligure, le gerarchie, i Giovani Fascisti, i volontari di ogni classe sociale che a gara si sono prodigati, compiendo stupendi atti di abnegazione e di eroismo nell'opera di salvataggio.

Alle 19 il Gerarca è ritornato in Alessandria e alle 20 è ripartito per Roma.

Con le prime luci dell'alba, sono state riprese alacremente le opere di sgombro e di ricerca delle vittime perite nel disastro provocato dalla diga di Molare. Neppur ora si può stabilire comunque il numero dei morti, perchè le ricerche saranno lunghe e laboriose in mezzo al mare di fango lasciato dietro di sè dalla enorme valanga di acqua e perchè parecchi sono i cadaveri portati dai flutti assai lontano, verso la piana. Inoltre altre vittime potranno essere ritrovate fra le macerie, pur affondate nel fango, delle case crollate.

### Un primo specchietto

Secondo uno specchietto compilato dall'ufficio anagrafico del Comune di Ovada, circa quaranta salme sono state già identificate; da esso risulta poi che le case abbattute dalla furia delle acque furono 81, e le famiglie colpite 132, così divise: in frazione Borgo, case abbattute 7, famiglie colpite 59; in frazione Grillano, case abbattute 23, famiglie colpite 33; in frazione Rebba, case abbattute 31, famiglie colpite 31; in frazione Carlovini, case abbattute 13, famiglie colpite 13; in frazione Strada di Rocca Grimalda, case abbattute 7, famiglie colpite 7. Inoltre in regione Monteggio di Cremolino risultano non ufficialmente tre case abbattute con otto decessi.

Da Casalcermelli è stato annunciato il recupero di altre tre salme sotto Capriata, e di due altre lungo la sponda sinistra dell'Orba.

In ogni casa abbattuta è perito parecchio bestiame. L'allagamento della zona bassa attraversata dall'Orba, fin quasi alle porte di Alessandria, ha provocato la morte di 14 buoi alla cascina Vecchia di Bosco Marengo; di 18 vacche nella cascina Acquarola; di 37 capi di bestiame alla cascina Roncarezzo; di 5 mucche nella cascina di San Domenico; di 6 nella cascina Giaudio; di un numero imprecisato ma considerevole nella cascina Pedaggera, tutte in territorio di Fregarolo, di Predosa e di Capriata di Orba. Inoltre i cimiteri di Fregonara e di Frugarolo sono stati danneggiati.

Le squadre di soccorso e quella del primo Genio Minatori di Novi Ligure, del Genio Pontieri di Piacenza, del 2° Reggimento di Artiglieria di Acqui, il Genio Civile, i militi forestali, guidati personalmente dal console Candelora giunto da Torino, i militi di Novi della 5.a Legione Valle Scrivia, i pompieri civili di Acqui e di Novi e infine la Croce Rossa di Genova, di Novi e di Acqui stanno prodigandosi da tre giorni con grande abnegazione ovunque.

Fervono con non minore alacrità i lavori per riattivare le comunicazioni. La linea Alessandria-Ovada, interrotta a Rocca Grimalda sarà presto provvisoriamente sistemata. La linea Ovada-Acqui sarà pure riattivata in settimana entrante. Alla cattedra ambulante di agricoltura e all'unione provinciale degli agricoltori di Alessandria si sono iniziati i lavori per un primo accertamento dei danni alle campagne. All'uopo sarà tenuta lunedì prossimo, presso la cattedra ambulante, una riunione di tutti i rappresentanti dei comuni sinistrati.

### Il cordoglio dei paesi esteri

Bruxelles, 16 mattino.

Il Primo Ministro e Ministro degli Affari Esteri Van Zeeland ha incaricato l'Ambasciatore del Belgio a Roma di presentare al Governo italiano le condoglianze del Re e del Governo belga in occasione della sciagura provocata dal crollo della diga a Ovada.

### Un telegramma di Hitler

Berlino, 16 mattino.

Per la catastrofe di Ovada, per la quale ieri il governo del Reich ha incaricato il suo Ambasciatore a Roma di presentare al Governo italiano le proprie condoglianze, i giornali apprendono oggi che il Cancelliere Hitler ha diretto il seguente telegramma a S. M. il Re.

«Prego la Maestà Vostra di accogliere per la grave catastrofe della diga di Ovada, che ha annientato tante vite umane, la sincera partecipazione mia, del governo del Reich e del popolo tedesco».

### L'Ambasciatore Attolico è arrivato a Berlino

Berlino, 16 mattino.

Ieri mattina alle ore 8 è arrivato alla stazione della Friedericha Strasse di Berlino, proveniente da Mosca, il nuovo Ambasciatore d'Italia presso il governo del Reich, S. E. Bernardo Attolico, accompagnato dalla sua signora. Erano alla stazione a ricevere il nuovo ambasciatore da parte del governo del Reich, il capo del Protocollo del Ministero degli Esteri conte von Bassewitz, il consigliere ministeriale Klewitz per la Cancelleria presidiale, i consiglieri von Renthe-Fink e Altenburg, riferenti per l'Italia al Ministero degli Affari esteri.

Da parte italiana era accorso tutto il personale dell'ambasciata diretta dall'incaricato di affari marchese Diana, il personale del Consolato con a capo il console generale Jandelli ed una larga rappresentanza della colonia e del Fascio locale e delle sue organizzazioni giovanili con a capo il segretario Della Morte; un magnifico mazzo di rose è stato offerto alla signora dell'ambasciatore da una Piccola Italiana in uniforme.

# La prima della "Wally„ nella conca del Breuil

## Lo spettacolo e la folla sullo sfondo maestoso del Cervino

(DAL NOSTRO INVIATO)

**Conca del Breuil, 16 mattino.**

L'idea di far rivivere l'opera di Alfredo Catalani nel suo proprio ambiente, di darle reale il suo sfondo caratteristico, cioè il panorama alpino, può essersi presentata, alla mente degli organizzatori, abbastanza facile, e al tempo stesso eccezionalmente complicata, di più che probabile riuscita, e al tempo stesso ardimentosissima. E ciò, ugualmente, tanto dal punto di vista artistico, quanto per la pratica attuazione. Perchè, artisticamente, non si può credere che lo scenario vero sia il più adatto per la rappresentazione teatrale. Questa consistendo in una finzione, necessariamente costretta in certe proporzioni, sottoposta a certe norme, giuoco di dimensioni e di luci, di parole e di toni, di abbigliamenti e di gesti, trae la sua virtù suggestiva dall'equilibrio e dalla fusione di queste cose insieme; e la sua verità si crea per la corrispondenza degli elementi che la compongono, per la reciprocanza logica di questi elementi. Ora, se in questo mondo fittizio, tutto fantastico, noi introduciamo improvvisamente un elemento di realtà concreta, un qualche cosa di non trasfigurato dall'immaginazione; questo qualche cosa, invece che aggiungere alla suggestione, non influirà, per forza del paragone, per il contrasto cui darà luogo, a rivelarci la costruzione fittizia di tutto il resto? non ci farà parer falso il resto, o esso stesso, rispetto al resto, non parrà falso, stonato, spropositato?

E l'attuazione pratica? E' presto detto: la *Wally* si svolge in montagna; noi la rappresentiamo in montagna; e meglio di così... Intanto, bisogna trovare il luogo acconcio, costruire un palcoscenico, adattare una platea per gli spettatori, fare sedere questi spettatori. Anche questo, presto detto. Ma interroghiamo gli organizzatori; e avremo la rivelazione d'una tale spaventosa congerie di problemi, e grandiosi e minuti, e allacciati l'uno all'altro, e che sorgono istantanei dalle circostanze e dagli incidenti, una tale serie di difficoltà, e troppe che si presentano pressochè insormontabili, o di così ardua soluzione; problemi e difficoltà, da far perdere a chiunque ogni speranza di fortuna dell'impresa.

### Sfondo superbo

A chiunque: facendo all'avvocato commendatore Mario Dupraz e al cavalier Dionigi Chiappo, che si sono assunti l'organizzazione e l'allestimento dello spettacolo. Lidea, concepita dai dirigenti de *La Stampa*, ha trovato in loro gli artefici adeguati, intelligenti, notaggiosi e volenterosi.

Il luogo è stato scelto in un'ansa di questa conca del Breuil. C'è qualcuno che non la conosca, almeno di fama, la conca del Breuil? Tra le località più pittoresche delle Alpi, paesaggio di una poderosa struttura, svariato, mosso, drammatico. Fendii di prati, da cui emergono, qua e là, scheggioni irti di roccia, fuochi mangni, diroccati dalle circostanti montagne; distese di boschi di conifere, che si alternano ai prati, che rivestono i monti, e rupe macchie che salgono fin dove possono abbarbicarsi con le radici, affondarle in qualche fenditura del sasso, e che sembra anelino alle cime, assaltandole; poi, su, i baluardi formidabili della montagna, le vertebrature titaniche di roccia, contrafforti, giogaje, creste, picchi, il giganteggiare della montagna, con le colate biancazzurre dei ghiacciai, che colmano gli avvallamenti, che spingono davanti a sè il grigio fluttuare delle morene, con la cristallina muta pace dei nevai; e ancora bastioni di roccia negreggiante, o vetta, e guglie. E sopra, l'azzurro del cielo, ai giorni benigni, corso da bianche nuvole, gonfie come vele, o che si dilatano, si avviluppano, si sfilacciano; e le sorere le tingono di rosa, e i tramonti le infiammano. Il fondo della conca è solcato dal torrente Marmore, serpeggiante sul letto petroso che affonda tra le verdi rive, dalle gelide acque scroscianti e spumeggianti, che serbano ancora di ghiaccio e di neve. Ma l'incanto sono questi occhi verdazzurri di laghetti, che riflettono i boschi e i massi e il cielo, immoti, riflettono foschi e chiarità, o le nuvole che vanno, quando pallide e quando accese; ma la magnificenza, la maestà, l'incomparabile, è questa mole piramidale del Cervino, che domina stupendamente il paesaggio intero, con le sue vertiginose pareti, i suoi spigoli, la sua cima, di roccia e di ghiaccio, questo monolite sublime, che si scaglia nel cielo, che sembra il monumento stesso della montagna, la montagna per eccellenza, che sembra un anelito della terra al divino.

Certo, un tale sfondo naturale si voleva dare a un'opera che ha per isfondo la montagna, non si poteva trovarne, sceglierne un altro più imponente. Ma il gusto e l'abilità degli organizzatori, e segnatamente il consiglio di un tecnico di prim'ordine, come il direttore-costruttore del macchinario al Teatro Regio di Torino, il cavalier Remigio Rocchi, sono valsi a identificare, nella vasta cerchia di questa conca del Breuil, il punto che si riconosce più opportuno, per impiantarvi il teatro aperto. E questo è stato all'ingresso stesso della conca, venendo da Valtournanche, in quell'ansa in cui il Lago Azzurro nasconde l'iridata calma del suo specchio d'acqua; e cui intorno, per tre lati, circonda un'ondulata successione di alture, che si allargano e salgono, con olivi a poggi, e prato e bosco, una specie già di anfiteatro naturale. E indi si vede estendersi la conca del Breuil, fino al Giomein; e indi si vede balzar su e puntare nel cielo, bellissimo, il Cervino. E le nevi, cacciate dal vento, gl'impennacchiano orgogliosamente la cima.

Il pubblico dei primi posti che assiste alla rappresentazione sul maestoso scenario del Cervino

### Sopra i 2000 metri

Qui è stato costruito il palcoscenico, di circa cinquecentocinquanta metri quadrati; e vi sono impiegati 15 giorni di lavoro, e 30 metri cubi di legname, oltre al molteplice materiale, di ferramenta, per l'inchiodatura e l'inchiavardatura, e di tela, per i rivestimenti. Il palcoscenico si protende, con uno de' suoi angoli e con parte di un lato, fin sul bordo del laghetto; e da questa banda, per la depressione del terreno, è elevato su travate e cavalletti a otto metri d'altezza. Dal lato opposto, si appoggia al declivio di un poggio erboso; mentre la scena si eleva dal piano dell'orchestra e dalla platea di forse un metro e mezzo. Sul palcoscenico, sono stati costruiti gli scenari, in parte fissi, e in parte mobili, per i cambiamenti di scena. E l'insieme di questo apparecchio ha costituito personale fatica del cavaliere Rocchi; il quale, gli ultimi tre giorni, ha lavorato ininterrottamente, giorno e notte, con le squadre avvicendate de' suoi operai.

Ma chi non ha assistito alla preparazione dell'eccezionale spettacolo, non potrà facilmente imaginare il lavoro, in cui tutti si sono prodigati, la cura, gli sforzi, l'ansia, le sempre insorgenti necessità di riparare da un momento all'altro a cento imprevisti, ai contrattempi più disparati. Giova considerare e tener presente che è la prima volta che un'opera di teatro viene allestita all'aperto, a un'altitudine di oltre duemila metri. Si tratta di un fatto assolutamente nuovo, che ha richiesto le più diverse improvvisazioni: aggiungendo i trasporti d'ogni specie di materiale per una strada, sì, percorribile con automezzi, ma in montagna, e per una ventina di chilometri, da Chatillon a Valtournanche, ristretta, ripida, e relativamente non agevole.

E per tale strada si è poi dovuto incanalare e regolare il traffico straordinario della giornata di ieri, un afflusso che, anche questo, ha superato le previsioni. Perchè, diciamo subito, il successo di pubblico, per questa *Wally* rappresentata sopra dai duemila metri, è stato dei più lusinghieri, veramente eccezionale. Non meno di mille macchine, tra cui moltissimi autobus, torpedoni, autocarri, sono salite ieri, colme di gente, al Breuil. E si calcola che non meno di quattro o cinquemila persone si sono riversate nella conca, tra la mattina e il primo pomeriggio, per assistere poi alla rappresentazione. E le macchine provenivano da tutte le provincie del Piemonte; e molte, dalle altre regioni d'Italia: se ne vedevano con le targhe di lontane provincie, parecchie dall'Italia Centrale e da Roma, altre ancora da più in là. E macchine estere, targate di Francia, di Svizzera, del Belgio, di Germania, d'Olanda.

Il traffico era stato regolato secondo le disposizioni impartite dai dirigenti della Sezione di Torino del Reale Automobile Club d'Italia. E il servizio d'ordine era disimpegnato da carabinieri e militi, e dagli incaricati del giornale *La Stampa*, sotto la direzione del vice-Questore d'Aosta, cavaliere Musciatà, e del capitano dei Carabinieri, cavaliere Ciravegna. Il servizio d'ordine, bisogna dichiararlo, ha funzionato inappuntabilmente; sicchè non solo non si ha a deplorare il minimo accidente, ma neppure intralci; e l'afflusso e il deflusso delle macchine, per quell'unica strada montana, e l'entrata e l'uscita del pubblico, che affollò il recinto del teatro, si svolsero con una regolarità e una prestezza sorprendenti.

Lo spettacolo ebbe inizio poco dopo le ore sedici. Ma prima, costituì già uno spettacolo, che il pubblico mostrò manifestamente di apprezzare e ammirare, quel prospettarsi e inquadrarsi dell'apparato scenico nello sfondo grandioso, nel paesaggio, che formava esso stesso scenario. Ieri, il tempo, che nei giorni scorsi aveva minacciato pioggia e neve, vento e rigidezza di temperatura, e quasi compromesse la preparazione dello spettacolo, e certo l'intralciava e la rendeva più ardua: ieri, volle mostrarsi decisamente favorevole. Il sole splendeva nel nitido azzurro; e questo era appena variegato da qualche nuvola vagabonda, che errava per le cime dei monti, e pareva a momenti impigliarsi ai fianchi e sulla cuspide del Cervino. E l'aria spirava non più che frizzante, un'aria alpina, odorosa di pinete. Qualche folata, di tempo in tempo, faceva mormorare gli alti boschi, e rendeva più preciso il senso dei duemila metri.

### Il pubblico e la rappresentazione

Quando comincia la rappresentazione, quest'anfiteatro di alture brulica di gente. Ma per quanto pubblico si addensi, e riempia tutti i posti a sedere, e si estenda intorno, per il declivio dei prati, l'adunata pare ancora ristretta, al confronto dello spaziare sterminato del panorama. Queste quattro, cinquemila persone, quasi perdono in tanta immensità.

In prima fila, tra il pubblico, si notano Sua Eccellenza De Capitani d'Arzago, Ministro di Stato; il Prefetto d'Aosta, Sua Eccellenza D'Eufemia, e il Podestà, dottor Marcoz, e il Segretario federale, Glarey, e il grand'ufficiale Giachetti, Preside della Provincia; il Direttore Amministrativo de *La Stampa*, commendatore Cesare Fanti; il Presidente della Sezione torinese del R.A.C.I., commendatore ingegnere Mussino, e l'avvocato Di Miceli; il Commissario prefettizio di Valtournanche, Bonfiglio; l'ingegner Lora, Presidente della Società «Cervino»; il pittore Falchetti; numerose personalità, specialmente delle provincie di Torino, Aosta, Vercelli. Il pubblico è composto di gente d'ogni ceto sociale, dame dell'aristocrazia e rappresentanti delle arti, dell'industria, della banca, del commercio; borghesia dell'impiego e del lavoro, valligiani, operaj.

Subito, dai primi momenti della rappresentazione, si concreta il successo. Svaniscono le preoccupazioni che la delicatezza della musica andasse dispersa, in questo cupo aperto teatro, senza limiti, se non gli eccelsi monti. Si nota anzi che l'audizione riesce felice; e che all'attenzione degli ascoltatori non sfugge nulla, dell'orchestra e del canto. E si vede risolute con geniale accorgimento l'altra questione principale, di ricollegare la scena al paesaggio circostante. Luigi Illica, nel suo libretto, nella didascalia scenica del primo atto, specifica: «... Nell'ultimo veltte, le altissime vette dei Murzoll e dei Similaun, coperte di neve... ». Non sono il Murzoll e il Similaun, che contempliamo; ma la Testa di Furggen, verso destra, e i Denti d'Hérens, a sinistra, e le Grandi Muraglie; e dirimpetto, al centro, il gigante Cervino, con sottoposta la Testa del Leone. Si guadagna, nel cambio, e d'imponenza e di suggestione.

Poi, il pubblico è preso dall'incalzare della vicenda drammatica, dalla seduzione, sempre fresca e viva, dalla commozione irresistibile dell'appassionata musica del Catalani, e dalla maestria dell'esecuzione. Viene giudicato ottimo il complesso orchestrale; e ottimi gl'interpreti: la soprano Florica Cristoforeanu — *Wally*; — il tenore Vittorio Fullin — *Hagenbach*; — il baritono Mario Albanese — *Gellner*; — la soprano Maria Varetti — *Walter*; — la mezzo-soprano Ines Maria Guasconi — *Afra*; — il baritono Alessio Soley — il *Pedone*; — il basso Dante Sciaoqui — *Stromminger* — Bene i cori, che sono stati istruiti dal maestro Luigi Trebbi. E soprattutto, apprezzata la direzione del maestro Alfredo Zeetti, concertatore e direttore d'orchestra. Davvero egli ha un merito specialissimo, d'essere riuscito a questa realizzazione artistica, in condizioni e circostanze tanto fuori del comune d'essere riuscito a conferire squisitezza e prestigio d'arte a questa manifestazione, che, senza la sua valentia, e quella degli interpreti, tra cui prima la Cristoforeanu, sarebbe potuta risultare e restare semplicemente un tentativo originale, se non addirittura paradossale.

Il favore del pubblico si dimostra con gli applausi che scoppiano, unanimi e prolungati, i più significativi pezzi del primo atto dell'opera, e specialmente il famoso «... *Andrò sola e lontana — come va l'eco della pia campana...*», che la Cristoforeanu ha cantato deliziosamente; e con le ripetute ovazioni alla fine dell'atto, rivolte a tutti gli interpreti della scena e all'orchestra e al maestro Zeetti.

### Domenica si replica

Dopo il primo atto, Sua Eccellenza De Capitani d'Arzago, che aveva espresso replicatamente al nostro Direttore Amministrativo, commendator Fanti, il suo compiacimento per questa nuova iniziativa del nostro giornale, ha voluto salire sul palcoscenico, per congratularsi personalmente con gli organizzatori, l'avvocato Dupraz e il cavalier Chiappo, e con il maestro Zeetti, e con gl'interpreti. Sua Eccellenza s'interessò dalla Cristoforeanu delle sue impressioni, per questa interpretazione della *Wally* a un'altitudine così rilevante. E la celebre soprano, come il tenore Fullin, e il baritono Albanese, e la soprano Varetti, non cullarono a confessare di avere provato un certo equilibrio e quasi uno sgomento, nel primo tempo. Le prove erano state eseguite in un teatro, in condizioni normali, a Torino; e trasportati quassù, i cantanti hanno sentito la più che notevole differenza delle condizioni ambienti, e in particolare una certa difficoltà di fiato, una minore ampiezza e durata di respiro, un rapido e preoccupante esaurirsi della gola. Ma questi fenomeni, osservati da loro, su loro stessi, non trasparirono affatto, nel sappiamo, nell'esecuzione; e gli spettatori non ne ebbero impressione, non potevano sospettarli.

I successivi atti confermarono pienamente, anzi accrebbero il successo. Dopo ciascun atto, e alla fine dell'opera, il pubblico prodigò nuovamente i più calorosi e insistenti applausi, rivolti a tutti gli esecutori. Una speciale dimostrazione di consenso e di ammirazione ha ricevuto il maestro Zeetti, insieme con l'orchestra, dopo il preludio del terzo atto; e una strepitosa ovazione coronò il duetto finale del quarto atto, della *Wally* e di *Hagenbach*.

Le autorità e il Direttore Amministrativo de *La Stampa* hanno telegrammi di omaggio, con l'annunzio del perfetto successo dell'iniziativa, a Sua Eccellenza Galeazzo Ciano, Ministro della Stampa e Propaganda, al Segretario del Partito, Sua Eccellenza Starace, e all'on. Bonomi, direttore del Turismo, presso il Ministero della Stampa e Propaganda.

Lo spettacolo si replica, domenica prossima, diciotto corrente. E la rappresentazione, invece che alle ore sedici, comincerà alle quindici precise.

**Mario Bassi**

## Il Sacello-ossario del Pasubio
### Inaugurato dal gen. Balstrocchi

**Vicenza, 16 mattino.**

Sul Pasubio «Di qui non si passa», presenti il Sottosegretario di Stato alla guerra generale Balstrocchi e il Maresciallo d'Italia Pecori-Giraldi, comandante la 1.a Armata, è stato inaugurato ieri con solenne rito, il Sacello-ossario avente forma di arco romano, sorto dove era il cimitero militare delle Sette croci.

Sono convenuti al raduno il segretario federale di Vicenza in rappresentanza del Segretario del Partito, il prefetto di Trento e il vice prefetto di Vicenza, numerosi generali, senatori e deputati e tutte le autorità provinciali.

Erano presenti anche centinaia di motociclisti partecipanti al 2.o Raduno nazionale moto-alpinistico sul Pasubio, alle Legioni di Giovani Fascisti, un reparto motorizzato dell'8.o Bersaglieri, il podestà ed i segretari dei Fasci della regione e grande folla di popolo. I reparti armati hanno reso gli onori al Sottosegretario alla Guerra e al comandante la Prima Armata.

Il cappellano della 44.a Legione «Pasubio» della Milizia, ha celebrato la Messa al Campo sotto il nuovo Sacello.

Il Sottosegretario alla Guerra dopo avere portato ai soldati del Pasubio ed ai camerati tutti il saluto del Duce, ha ricordato le grandi giornate nelle quali questa montagna fu l'insuperato baluardo della Patria ed ha esaltato con vibranti parole i valorosi reparti di tutte le armi che con il loro tenace ardimento fecero realtà viva il motto fatidico — «Di qui non si passa» —. Ha terminato inneggiando al Re ed al Duce.

Le patriottiche parole del Sottosegretario hanno provocato una entusiastica, calorosissima manifestazione all'indirizzo del Sovrano e del Duce. Quindi il Maresciallo d'Italia Pecori Giraldi ha innalzato a nome di tutti, in una unica fede, il pensiero alla Maestà del Re e alla gloria del Duce, creatore della resurrezione italiana.

Entusiastiche ovazioni al Re e al Duce hanno coronato le vibranti parole del Maresciallo d'Italia. Il Sottosegretario alla guerra e il Maresciallo Pecori Giraldi, seguiti dalle autorità hanno quindi visitato il Sacello-ossario, ove è stata deposta una corona.

Nel pomeriggio, a Schio, ha avuto luogo alla presenza delle autorità, l'imponente sfilata dei partecipanti al raduno motoalpinistico.

## Una moto contro un albero
### Un morto e tre feriti

**Padova, 16 mattino.**

Alle ore 16.30 di ieri, una motocarrozzina lungo le strade di Pontevigodarzere andava a cozzare, per un sobbalzo della strada, contro un albero. Per l'urto violentissimo, le quattro persone che erano a bordo venivano sbalzate sulla strada stessa: il guidatore, il panettiere Umberto Palloni, di 31 anni, abitante nella nostra città, riportava gravissime ferite, per cui decedeva non appena ricoverato all'ospedale. Il trentatreenne Mario Del Zotto riportava fratture e ferite per cui veniva dichiarato in pericolo di vita; la fidanzata di questi, Iole Carlin, di 16 anni, non si produceva che delle escoriazioni e veniva quindi dichiarata guaribile in 15 giorni. Infine la trentacinquenne Pierina Palloni, sposa del defunto, riportava ferite e contusioni di non grande entità ed è stata trattenuta in osservazione all'ospedale.

## Annega in un torrente

**Intra, 16 mattino.**

Preso da capogiro, il quarantanovenne Giuseppe Locatelli è precipitato nel torrente Divoria, annegando miseramente. Il cadavere è stato ricuperato poco dopo da alcuni montanari.

**AL MICHELOTTI**, anche nei due spettacoli di ieri, nonostante il notevole esodo cittadino per la vacanza di Ferragosto, un pubblico abbastanza numeroso ha assistito alle rappresentazioni de «La casa delle tre ragazze» e di «Madama di Tebe». I bravi interpreti della Compagnia «La Gaudiosa» sono stati calorosamente applauditi più volte anche a scena aperta. Questa sera «Madame di Tebe» in replica e domani sera si rappresenterà una delle più graziose operette italiane, «Cincillà» di Lombardo e Ranzato.

# Vita finanziaria commerciale e agricola

## BORSE ESTERE

**LONDRA**, 15. - Tendenza generale debole; tendenza valori esteri sostenuta.

3 ½ % Consols 86 1/8; 3 ½ % Conversion Loan 108 ½; 4 % Funding Loan 118 7/8; 3 ½ % War Loan 116 ½; 4 ½ % French Loan 29 ½; 4 % French Loan 1918 27 ½; 7 % German Loan (Dawes) 81; 6 ½ % German Loan (Young) 39 3/4; 7 % Rumanian 26; San Paulo 7 % Coffee Loan 69; 5 ½ % Italian Rentes 25 ½; Great Western ord. 56 ½; London Pass. Transp. Co. «A» 100; Gas Light Coke 38 1/8; Cable e Wireless «A» 28; id. «B» 8; British Celanese 14 7/8; Courtauld's 58 1/8; Sois Viscosa 55; Electrical e Musical Industries 27 3/4; Swedish Match «B» 18 3/4; British American Tobacco 122 ½; Royal Dutch 37 1/8; Rio Tinto 17; De Beers 11 ½; Consolidated Goldfields 69; Dunlop 44 ½; Argento in verghe contanti 29.

**BERLINO**, 15. — Borsa animata e ferma fino alla chiusura. Sterlina a 12.345 da 12.36 che era ieri; dollaro a 2.477 da 2.48.

Prest. Young 5.50% 184 1/8; Reichsbank 160; Berliner Handelsges 119.50; Deutsche Bank 93.50; Dresdner Bank 93.50; Commerz. u. Privat Bank 93.50; Norddeutscher Lloyd 17 7/8; A.E.G. 42 3/8; I. G. Farbenindustrie 160 3/8; Gesfurel 134 3/8; Ver. Glanzstoff Elberfeld 150; Bamberg 119.50; Zellstoff Waldhof 100.25; Salzdetfurth 201.75; Harpener Bergbau 117.50; Rheinische Braunkohlen 227; Maannesmann 94.75; Klockner-Werke 102.50; Hoesch, Koln 104; Siemens e Halske 185.75; El. Licht und Kraft 136.50; Aku 55 7/8.

**ZURIGO**, 15. - Tendenza migliore.

Baltimore e Ohio 48; Electrobank 327; Motor Columbus 161; Saog 23.50; U. Banche Svizzere 172; Soc. di Banca Sv. 294; Credito Svizzero 353; Nispano 900; Elektr. Lich e Kraft 135; Gesfurel 39; Aluminium 1640; Bally 848; Brown Boveri 64 Lonza 72.50; Nestlè 823; Sevillane 167; Young 91.75.

**Cambi:** Roma 8.32; Londra 4.93.25; Berlino 40.47; Madrid 13.77; Amsterdam 67.85; Parigi 5.64.50; Berna 22.75; Barcellona 25.70; Oslo 25.55; Copenaghen 22.35; Vienna 19.03; Budapest 29.85; Praga 4.17.25; Bucarest 94.75; Belgrado 231; Atene 90; Buenos Aires (peso carta 33.21; Rio Janeiro 8.40; Lampa (1 g. bapkare hilla 4.97.38, id. 60 g. commerciali billa 4.97.37; Montreal su Londra 4.99.35.

## Mercato dei cotoni

**New York**, 15. — Chiusura cotoni. Disp. tend. sostenuta; middling 11.55. Futuri: tendenza apertura poco stabile; tendenza chiusura ferma.

| | 13 | 15 | | 14 | 15 |
|---|---|---|---|---|---|
| Agosto | 11 11 | 11.30 | Febbr | 10 93 | 11.06 |
| Settem | 11 11 | 11.30 | Marzo | 10 90 | 10.99 |
| Ottob. | 11 11 | 11.30 | Aprile | 10 89 | 10.97 |
| Novem | 11 06 | 11.25 | Maggio | 10 87 | 10.97 |
| Dicem | 10 98 | 11.18 | Giugno | 10 86 | 10.90 |
| Gen.36 | 10 96 | 11.10 | Luglio | 10 84 | 10 88 |

**New Orleans**, 15. - Disp. Middling 11.70.

| | 14 | 15 | | 14 | 15 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ottob. | 11 09 | 11.24 | Marzo | 10 87 | 10.94 |
| Dicem | 10 94 | 11.07 | Maggio | 10 86 | 10.92 |
| Gen.36 | 10 90 | 11.03 | Luglio | 10 80 | 10.82 |

**Liverpool**, 15. — Chiusura cotoni. Futuri americani tendenza sostenuta. 1935: agosto 6.11, settembre 5.97, ottobre 5.89, novembre 5.77, dicembre 5.75; 1936: gennaio 5.73, febbraio 5.72 marzo 5.70, aprile 5.71, maggio 5.71, giugno 5.69, luglio 5.68, agosto 5.64, settembre 5.62, ottobre 5.60, dicembre 5.59; 1937: gennaio 5.58, marzo 5.56. Futuri egiziani e indiani tendenza sostenuta. Bakris Fully Good Fair: 1935: ottobre 7.70, novembre 7.71; 1936: gennaio 7.64, marzo 7.62, maggio 7.60, luglio 7.59, agosto 7.59. Uniet F. G. F. 1935: ottobre 7.76, novembre 5.68; 1936: gennaio 6.67, marzo 6.67, maggio 6.67, luglio 6.66, agosto 6.66. Ehat Indian: 1935: ottobre 5.35; 1936: gennaio 5.06, marzo 6, luglio 5.

### FILATI DI COTONE

**Milano**, 15. — Prezzi minimi obbligatori dei filati di cotone per il 16 agosto 1935 - Sakel pettinato, base 40, al kg. L. 11.30; alto Egitto pett. base 40, L. 10.40, id. cardato, base 40, L. 9.60; America, base 30, L. 7.50; Nilo 1.a, base 80, L. 7.35; Nilo 1.a base 40, L. 7.25; India 1.a, base 12, L. 6.50; India 3.a, base 12, L. 6.

### METALLI

**Londra** 16 agosto 1935 (chiusura).

| | | | |
|---|---|---|---|
| Oro sc. | 140.1 | Stagno fin. | 213.5 |
| Argento cent. | 19 | Piombo m.c. | 10.15 |
| Id. term. | 28 15/16 | » 3.o mese | 10.16.3 |
| Platino sc. | 140 | Rame m. c. | 14.8.9 |
| Rame B. Sel. | 34.5 | » 3.o mese | 14.10.9 |
| » massimo | 35.10 | Alluminio | 100 |
| Standard c. | 33.3.6 | Antimonio min. | 74 |
| » tre mesi | 32.10 | » massimo | 75 |
| Stagno c. | 208.15 | Nichelio | 200.00 |
| » tre mesi | 208.5 | » massimo | 200.00 |

### LE QUOTAZIONI DEI CEREALI

**LIVERPOOL**, 15. — Frumenti: futuri (prezzi per cento libbre): ottobre 5.3½; dicembre 5.2; marzo 5.2.

**CHICAGO**, 15. — Frumento Hard Winter n. 2 disp. c. 101. Futuri: settembre 87 ½, 87 3/8; dicembre 89 ¼, 89 5/8; maggio 91 ¼, 91 1/2.

**WINNIPEG**, 15. — Frumento: agosto 82 5/8.

## Borsa di New York

**NEW YORK, 16 agosto 1935.**

### PRESTITI ITALIANI IN AMERICA

| | Denaro | Lettera |
|---|---|---|
| Fiat (azioni) | 6 — | 6 ½ |
| Piretti (azioni) | 17 ½ | 19 ¾ |
| Edison (azioni) | 24 1/8 | — |
| Prest. It. (obbl.) 7 | — — | — — |
| Pubblica Utilità 7 | 65 5/8 | 6 ¾ |
| Pr. Città Milano 6½ | 44 — | 60 — |
| Id. id. Roma 6½ | 56 ¾ | 60 — |
| Op. Pubbl. Serie A 7 | 52 1/8 | 58 — |
| Id. id. Serie B 7 | 56 ½ | 58 ½ |
| Adr. Elettr. e warr. | 58 — | — — |
| Cites senza warr. 7 | 60 1/8 | 62 — |
| Montecatini s. w. 7 | 60 3/8 | — — |
| Visconia, s. warr. 7 | 60 — | 85 — |
| Fiat senza warr. 7 | 44 — | 49 — |
| Italia French (obbl.) | 78 5/8 | 79 7/8 |
| Idroelettr. Isarco 7 | 47 5/8 | 75 — |
| Meridion. Elettric. 7 | 70 — | 49 ½ |
| Terni 6,50 | 85 — | 59 — |
| Alp. 6,50 | 48 1/8 | 46 7/8 |
| Adamello 7 | 66 7/8 | 45 ½ |
| Edison 6½ | 45 ½ | 58 — |
| Edison 7 | 62 — | 65 — |
| Ist. Cr. F. Veneto 7 | 62 — | 67 — |
| Marelli 6½ | 66 ½ | 70 ¾ |
| Breda 7 | 51 — | 53 — |
| Italian Superpower | 48 ¼ | 54 ½ |

### AZIONI

Allied Chemical 163; Am. Can. 141; Am. Radiator Stand San 15 1/8; Am. Teleph. Telegr. 152 1/4; Am. Tobacco «B» 98 1/8; Anaconda Copper 18; Baldwin Locom. 2 1/4; Bethlehem Steel 35 1/4; Canadian Pacific 11 3/8; Chase Nat. Bank 34 1/2; Chrysler Corp. 41 1/8; Consolt. Gas of N. Y. 32 3/4; Gen. Electric 33 3/8; Gen. Motors 49 3/4; Internat. Harvester 51 5/8; Intern. Telephon Telegr. 11 5/8; Kennecott Copper 21 1/4; Montgomery Ward 35 1/2; Nat. Biscuit 29 7/8; Nat. City Bank 30 1/2; New York Central 22 5/8; Radio Corporation of America 7 1/4; Royal Dutch Petroleum Co. 44 3/8; Standard Brands, Inc. 14 3/4; Standard Oil of N. Y. 46 1/4; Texas Gulf Sulphur 33 3/4; Union Carbon e Carbide Co 66; United Aircraft 17 5/8; United Corporation 6 7/8; Westinghouse Electric Comm. 66 3/8; Woolworth Co. 62 1/2; Italian Superpower 1-1 1/4; Johns Manville Co. 83 1/4.

## MERCATI

### CEREALI

**Novara**, 15. — Grano fino al Ql. L. 98-100, id. mercantile 97-98; meliga 78-82; segale 80-85; riso 125-128; fagioli 130-140; fave 90-100; ceci 140-150; cruca 60-66; crusechello 64-65; risina 66-72; mezzagrana 92-94.

### BESTIAME

**Novara**, 16. — Bestiame da lavoro: buoi al Mg. L. 17-21; vacche per capo 500-1400. Bestiame da macello: tori al Mg. L. 1429; buoi 21-25; vacche 11-15; vitelli e muzzi 34-43; suini 30-40; maiali 35-46; lattonzoli per capo 100-110; agnelli e capretti al kg. L. 6-7.

### VINI

**Novara**, 15. — Barbera per Hl. L. 160-170; comune da pasto 90-120.

## Oggi alla radio

**E.I.A.R.** - Radio Milano, Torino, Genova Firenze, Trieste, Roma III — Ore 7,30: Ginnastica da camera — 7,45, 12,45, 16,30, 20,15, 23: Giornale radio — 11,30: Dischi — 13,5: «Una passeggiata alla III Mostra del mare di Genova» — 13,35-14,15: Orchestra Malatesta — 16,40: Canticchio dei bambini — 17,5: Concerto vocale col concorso del soprano Carmen Vasoli e del tenore Virginio Assandri — 17,35-18,20: Com. uff., pronostici e notizie agricole — 18,45: Com. dei Dopolavoro - Dischi — 19-19,40: Not. in lingua estera — 19,40: Cronache del turismo — 19,50-20,15: Lezione di lingua italiana per stranieri — 20,30: Conversazione di Renato Caniglia — 20,40: «Fiori d'arancio», commedia in 3 atti di Bjarkman e Holley - Dopo la commedia: dott. L. Rusca: «La canapa alla Mostra di Bruxelles» — 22,20: Concerto di musica da camera col concorso del pianista Cesare Nocito e del violinista Riccardo Brengo.

**Roma, Napoli, Bari, Milano II, Torino II** — Ore 19,10-20,15: Musica varia — 20,40: Concerto variato diretto dal M.o Renato Josi e duetti per soprano e mezzo soprano: U. Cattaneo e A. Pulloni — 21,50: dott. Rossi: «La canapa alla Mostra di Bruxelles» — 22: Musica da ballo — 23: Giornale radio.

**Palermo**: Ore 20,45: «I Fourchambault», commedia.

**Vienna**: Ore 20: Commedia — **Bruxelles** I: 20: Musica brillante — **Praga**: 21,15: Musica da camera — **Kaiserslautern**: 20,10: Violino e piano — **Bordeaux-Lafayette**: 19,45: Dischi — **Parigi P. T.**: 20,30: Concerto sinfonico — **Radio Parigi**: 20,30: Concerto sinfonico — **Strasburgo**: 20,30: Commedia — **Toulouse**: 21,45: Selezione dal «Flauto magico» — **Amburgo**: 20,50: Commedia brillante — **Berlino**: 20,10-24: Serata brillante — **Breslavia**: 21: Danze — **Francoforte**: 20,50: Programma variato — **Koenigsberg**: 20,50: Commedia — **Lipsia**: 20,15: Marce e danze di Beethoven — **Droitwich**: 21: Banda militare — **Belgrado**: 20,40: Concerto di flauto — **Lussemburgo**: 21: Concerto della Banda militare — **Hilversum**: 20,10: Concerto sinfonico — **Holzen**: 19,45: Concerto variato

## BOLLETTINO METEOROLOGICO

16 agosto 1935-XIII

| Località | Mass. | Min. | Pr. 8ore | Dir. | Stato |
|---|---|---|---|---|---|
| Genova | 26.2 | 20.5 | 758 | ser. | mosso |
| S. Remo | 27.2 | 19.4 | 758.8 | cop. | » |
| Milano | — | — | — | — | — |
| Varallo | 25 | 19 | 761.4 | cop. | mosso |
| Trieste | 19 | 8.8 | 762 | » | agit. |
| Fiume | — | — | — | — | — |
| Trento | 24 | 18 | 763 | cop. | — |
| Bologna | — | — | — | — | — |
| Firenze | 23 | 17 | — | ½ c. | — |
| Ancona | 23.6 | 19.6 | 760.8 | nebb. | agit. |
| Rimini | 21.2 | 17.8 | 760.1 | cop. | » |
| Roma | — | — | — | — | — |
| Napoli | 31 | 20 | 763 | ½ c. | agit. |
| Bari | 33.7 | 19.5 | 759.6 | cop. | mosso |
| Taranto | 30.8 | 22 | 758.2 | » | » |
| Palermo | 31.6 | 22 | 761.8 | ¼ c. | cal. |
| Catania | 31.6 | 23.6 | 767.4 | ½ c. | mare |
| Messina | — | — | — | — | — |
| Cagliari | 30 | 19.5 | 765.3 | ¼ c. | mosso |
| Tripoli | 30 | 26 | 762 | ¼ c. | » |
| Bengasi | — | 22 | 761.5 | ser. | » |
| Rodi | 29 | 25 | 756.4 | » | agit. |

### TEMPERATURA DI TORINO

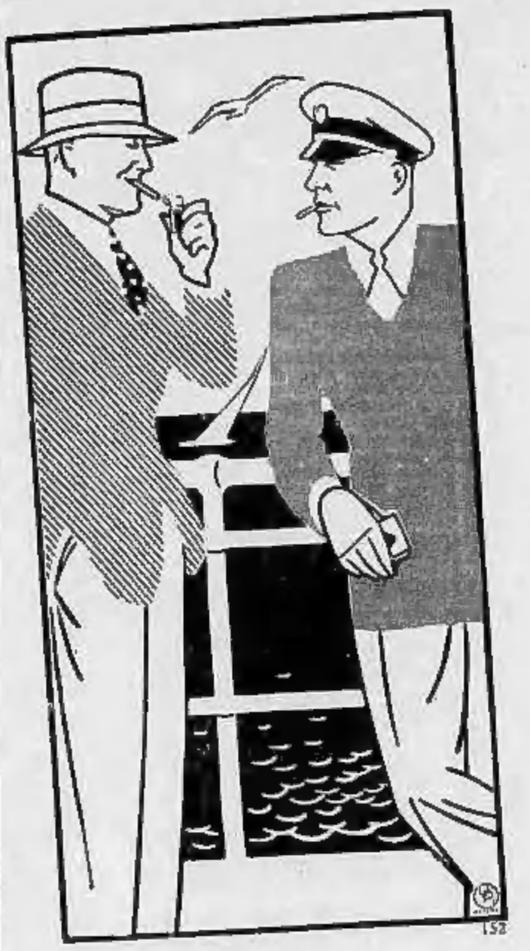
**Istituto di Fisica della R. Università**

| | |
|---|---|
| Massima | + 26.6 |
| Minima | + 16.7 |
| Pressione barometrica | 705.81 |
| Umidità | 56 % |

**Dal R. Osservatorio di Pino**

| | |
|---|---|
| Massima | + 23.0 |
| Minima | + 14.6 |
| Cielo sereno. | |

il grande successo dell'
Aranciata S. Pellegrino
è dovuto alla sua purezza ed alla sua bontà



LA SIGARETTA DI GRAN CLASSE SQUISITA MISCELA DI TABACCHI ORIENTALI

MACEDONIA EXTRA

# Ave, vinum gloriosum

BERLINO, agosto.

La battaglia che s'è impegnata tra il Nazionalsocialismo e le antiche Corporazioni universitarie tedesche non è un episodio trascurabile di quanto si svolge oggi in Germania, e tocca uno dei punti più significativi della vita tedesca. Essa è l'ultimo colpo di piccone razionale Novecento al vecchio «barocco tedesco», l'ultimo sussulto agonico dello *Sturm und Drang* stretto nelle fauci del Moloch di una statalità feticcia che non può ammettere altra romantica che non la sua, l'ultima caccia nelle bandite del novello feudalesimo statale razzista allo spelacchiato cinghiale dell'antico spirito di casta, fin nell'estrema tana ove aveva creduto di ridursi, non visto.

Come tante cose serie abbiano potuto concentrarsi in questi Corpi studenteschi la cui sola legge veramente effettiva fu in sostanza quella di bere attraverso i secoli, non può rimanere oscuro a chi sappia quanta parte abbia spesso in Germania nei movimenti di pensiero la generosa bottiglia. La Rinascenza stessa letterario-linguistica della Germania nazionale fu, come si sa, indissolubilmente legata con le sorti di quella famosa *Fruchtbringende Gesellschaft*, detta anche *Sanf-Gesellschaft* o «Società della Sbornia», che ai primi del Secolo XVII tradusse in tedesco, cruscando, molti bei testi italici, ma più fedelmente vuotò vetri infiniti di distillato sole renano e latino! *Ave, vinum gloriosum!* L'umanesimo tedesco fu sempre un po' bevitore e vagante... Così è che, riprendendo le tradizioni degli antichi *clerici vagantes*, queste associazioni beverecce di studenti in marsina, con la bottiglia di sciampagna sotto braccio e la cravatta ridotta dietro la nuca, accompagnano passo passo, come un'ombra bizzarra saltellante sul muro ora avanti ora dietro, tutta la storia ufficiale compassata della Germania degli ultimi due secoli almeno. Sono gli studenti delle università nuovamente fondate, che, nei primi decenni del Settecento, riassumono in Germania, nel rinato spirito d'associazionismo vincolato e segreto diffuso in Europa da tanto gesuitismo e da tanta massoneria, taluni dei fondamentali ideali e tipi di vita genuinamente germanici, tenuti dalla storia in sofferenza e in aspettazione, e li conservano per l'avvenire, sotto spirito di vino! Primo fra tutti, il senso della comunità, mortificato dalle divisioni e lotte nazionali. *Vivat unus, vivant omnes et aeterna sit connectio nostra!* Era l'antica tendenza teutonica all'Ordine cavalleresco e monastico, disposata a quell'altra non meno germanica della *Zunft* o corporazione artigiana, l'una e l'altra ferite a morte dalla nascita dello Stato moderno — e oggi risoltesi, per metempsicosi, nel Nazionalsocialismo — che mobilitavano istintivamente lo spirito di cameratismo, di segretezza, di fedeltà, di selezione, il sentimento dell'onore e il culto dell'eroismo, quest'ultimo perfino nel tepidario da scena della *Mensur* o duello studentesco; il tutto sempre legato dal nastro ambrato e scintillante del romantico bere e di un non meno romantico, e spesso vandalico, disordine.

Alle correnti del circostante mondo europeo e nazionale queste associazioni reagiscono, ma non sempre all'avanguardia, come di giovani si potrebbe credere. All'avanguardia generosa le trova la guerra di liberazione antinapoleonica; ma non altrettanto, in genere, il «Progresso», che pretende da esse una certa maggiore *Allgemeinheit* a spese del loro campanilismo organizzativo, e l'abbandono di quel «resto di medioevo» che è il duello studentesco. Resistono; e mentre continuano imperturbate a tagliuzzarsi le facce, non riescono mai a liberarsi del tutto, nemmeno nell'unità nazionale, — tedesche alla massima espressione anche in questo — dal regionalismo originario, che rimane per lo più riflesso nei nomi delle associazioni. Una speciale bussola di senso più profondamente tedesco le guida nelle mareggiate dei tempi e tra i rivolgimenti dei regimi. Esse traducono ciò nella libertà e incoercibilità dello spirito studentesco. «Libero è il *Bursch* — cioè il giovanotto, lo Studente — e ciò che lo distingue dal Filisteo è il suo *ungebundenes Streben*»: il suo spirito indomabile. Poiché, è questa tra Studente e Filisteo l'opposizione principale: è l'opposizione a ogni forma di pedantismo, opportunismo e comodismo filisteo della vita, verso cui per mille chine irresistibilmente tende lo spirito tedesco e specialmente prussiano. *Bursch* e *Philister* sono in questa letteratura lirica vinosa due termini di antagonismo di cui uno per contrasto richiama sempre l'altro: tanto che filisteo finisce per significare in linguaggio studentesco il non-studente senz'altro, il «borghese», e il piccolo borghesismo politico quietista e petulante.

Pescando così a fondo, per similitudine o per contrasto, nell'*humus* stesso ove mette radici il carattere tedesco, non è da far meraviglia che queste corporazioni abbiano finito per assumere nella vita tedesca tanto significato e importanza; e, accarezzate per lo più da governi e uomini politici, ne siano state qualche volta vivacemente osteggiate. Bismarck per esempio, che non sopportava ostacoli, le ebbe come prani nell'occhio. Ma ciò che col tempo aveva finito per tramutare addirittura in potenza la loro importanza e il loro significato nella vita tedesca era la sopravvivenza del vincolo morale e d'onore per tutta la vita dell'ex-studente. Chi una volta ha vestito l'abito crociato dell'Ordine antifilisteo, non ne abbandonerà più per tutta la vita la veste morale, anche quando, cessata la sua qualità di studente, egli avrà assunto quella di *Alter Herr, di* «Vecchio Signore»; e tutti sanno quanto sia forte il sentimento che spinge gli anziani a non apparir meno giovani davanti ai più giovani. Gli *Alten Herren* ri-mangono, così, nella vita, nella politica, e in tutti gli ordini dello Stato, i continuatori e i protettori spirituali dei *Burschen*. Una massoneria invisibile, che si diffonde per tutti gli strati e i rami della vita pubblica, e che si riconosce a segno dell'incoercibile spirito antifilisteo: per i Vecchi Signori, oltre tutto, una assicurazione e una vaccinazione permanente contro i dolori reumatici e l'arrugginimento della «vita comoda»...

Era impossibile che il Nazionalsocialismo non si incontrasse, per i campi assorbenti della sua totalità, con questa massoneria sotterranea e capillare, capace domani d'irrigare a un tratto i letti non del tutto abbandonati della resistenza, e di convogliare in rigagnoli e *forse* anche in correnti gl'incerti veli d'acqua del sottosuolo; e ciò tanto più che per la loro vita estremamente lussuosa e dispendiosa queste associazioni hanno finito col tempo, fin dall'epoca guglielmina, per diventare un'esclusività d'appartenenza delle grandi famiglie feudali e patrimoniali, costituendo un rifugio estremo dell'antico spirito di casta dell'antica Germania. Non sempre il novello feudalesimo-socialista del «suolo e del sangue» coincide naturalmente con quello, infinitamente meno socialista, del blasone e del denaro... E lo scontro — immancabile — è avvenuto, proprio in tema di filisteismo. E' stato la sera del 19 maggio scorso, in occasione del grande discorso del Cancelliere Hitler, che gli studenti della feudalissima corporazione Saxo-Borussia di Heidelberg, tutti nomi con tanto di von e di corona, mentre tutto il «filisteismo» del Reich pendeva attento dagli altoparlanti a udire la parola del Capo, hanno voluto dar prova — con discutibile gusto e senso di opportunità — di «incoercibile spirito», trattenendosi invece vistosamente e clamorosamente in un'agape sontuosa irrigata di sciampagna, nella quale hanno intavolato l'importante questione del miglior galateo del mangiar gli asparagi, e del come esso venga praticato in Germania, a cominciar dalla cima della piramide dello Stato...

La Saxo-Borussia è stata subito, manco a dirlo, sospesa; e con essa la questione della sorte delle corporazioni è stata senz'altro intavolata. Il partito ha spiccato loro l'*ultimatum*: inserirsi nella grande organizzazione nazionalsocialista degli studenti, o sciogliersi. Ma l'*ultimatum* è scaduto senza che ancora se ne sappia nulla. Molti *alten Herren* sono evidentemente in giro... Ma credpiamo che abbiano poco da fare, e che ogni soluzione di compromesso equivalga lo stesso alla fine. Si può davvero tarpare lo *Sturm und Drang* in persona senza ucciderlo? Ogni cosa fa il suo tempo. *Ave*, davvero per sempre, *vinum gloriosum!* Nell'antico senso di spreccone, almeno; chè di gloria vera ormai ce n'era poca.

Poco male. Nella rigida architettura razionalizzata degli Stati moderni non v'è davvero più posto per questi rococò. Peccato, se mai, soltanto per quell'assicchirazione contro i dolori reumatici e l'arrugginimento della vita comoda, che è un malanno assai facile della vita pubblica tedesca, e di cui i grandi movimenti divenuti regime non di rado mortalmente s'ammalano...

**Giuseppe Piazza**

## SULLA GIUNCA DEI PIRATI

# La leggenda dei draghi azzurri

(DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE)

BIAS BAY, luglio '35.

*Lo conoscono tutti i pescatori del Mar della Cina la leggenda dei draghi azzurri. La conoscono pure i vecchi marinai di Formosa, delle Filippine e della Malesia. E ancora se la raccontano, soprattutto a sera, quando, dopo aver gettato le reti, attorno non si sente più che lo sciacquio delle onde, mentre i pesci fosforescenti, avviluppati di un'aureola luminosa, tremano alla superficie del mare come luci nella nebbia.*

*Qualcuno la fa risalire ai tempi preistorici, quando su tutto il Celeste Impero non regnava ancora l'unità e l'ordine; altri invece la collocano sotto la prima dinastie, con ogni probabilità sotto la dinastia T'Chang, dinastia di novellieri e poeti. Ma la maggior parte dei narratori affermano che essa è più vicina a noi di quanto si creda. E vi è persino qualche vecchio pescatore del delta di Canton o di Formosa, che sostiene con calore d'avere intesa, quando il tifone soffia con violenza, i canti e le risa diaboliche dei draghi azzurri, e di averne visto i denti luminosi brillare sulla cresta delle onde.*

### Intorno alla Bias Bay

*Comunque, all'epoca in cui gli uomini bianchi non erano ancora apparsi nel Celeste Impero, i dintorni della Bias Bay erano famosi in tutto l'Estremo Oriente per la abbondanza dei banchi peschereccì. I pescatori, che arrivavano perfino da Formosa e dalle isole della Sonda, qui si affannavano sapendo che in perizia era superfluo e che prima di sera le reti sarebbero state riempite.*

*E lo erano, difatti, ogni volta. Soltanto, capitava che spesso nel ritorno i pescatori, doppiando l'estremo promontorio della baia, forse intorpiditi dall'abbondanza del bottino, vogavano incuranti tra canti e suoni senza fare attenzione al pericolo. Il pericolo era costituito dalla proibizione assoluta di entrare nella baia. Ora il mare, in quel punto, era sempre di un'uniformità uggeria, su cui le nubi del cielo non potevano ombra. E c'era nell'aria come una nebbia, che avviluppava le onde e ne assorbiva lo sciacquio, mentre un lieve vento, inesistibilmente, senza che i piloti se ne accorgessero, faceva deviare le giunche.*

*Era il momento scelto dai draghi azzurri per avventarsi alle imbarcazioni. Così all'improvviso, di sotto ad ogni chiglia, si elevava un appello, e poi un secondo e un terzo, appelli strani e dolci nell'agonia del giorno. E il mare diventava, d'un tratto, armonioso, mentre dai flutti saliva una canzone sonora, più sonora ancora di quelle che risuonano a sera in fondo alle grotte abitate dalle sirene. Le note avviluppavano dal seno stesso delle onde, arrivavano come attraverso un prisma di cristallo, solleticavano sulle acque, frangendosi in milioni diversi come goccie di rugiada.*

*E gli uomini, su cantavano, strozzavano il canto nella gola; si sconvolgevano, depauperano con precipitazione lo xilofono, la tromba, il tamburo e il violino, che accompagna ogni canzone, il violino a due corde, con la cassa armonica ricoperta di pelle di serpente. I pescatori tenevano sospesi i remi, da cui cadevano gocciolino fosforescenti e gli stessi capi-ciurma smettevano di gridare.*

*Tacevano tutti. Tanta vita dolcezza ai suoni li riempiva d'una stupore inutile, non li lasciava muovere o parlare. E perchè avrebbero dovuto parlare? E perchè avrebbero dovuto muovere con il pericolo di rompere l'incanto? Ascoltavano. Non si stancavano di ascoltare, mentre attorno il mare si spumeggiava di colori madreperlacei e l'ombra stessa della sera si rivestiva di luci.*

### L'incantesimo

*Incantati dalle voci, i pescatori non s'accorgevano, però, che le giunche erano entrate da tempo nella baia proibita; difatti, già, i primi spaventi raccolsi, che un'aberrazione l'accesso, strapiombavano violetti sul mare o il Nam Son, il monte del Sud, si delineava nella lontananza con la caratteristica piramide tanto simile al nostro Monviso.*

*Allora una paura inconsiderata s'impadronì di tutti. I capi-ciurma alzavano al completo le vele e a gran voce comandavano ai marinai di vogare. Ma il vento era caduto e i remi non avevano presa sulle acque irridescenti. Invano, così intonavano «la canzone dei mare», quella canzone così piena di ritmo, che stabilisce con sincronismo perfetto la unità della voga.*

*Alle grida imperiose dei capi, rispondevano soltanto le voci ridanciane dei draghi azzurri, che, abbandonata ogni dolcezza, lasciavano ora sfogare la loro gioia sinistra. Sicuri della vittoria, così facevano per vedere il volto mostruoso, affacciandosi sulla cresta delle onde con tutta la lima dei denti uguali. E diventavano innumerevoli. Tutto il mare ne era popolato come da teste di medusa illuminate dalla fosforescenza.*

*Da tempo, ormai, ogni musica era cessata. Si sentiva soltanto l'infrangersi del mare contro le rocce della Baia e il scmpiterno ridere diabolico dei draghi. E, a poco a poco, i pescatori, perduto ogni coraggio, s'abbandonavano al triste destino...*

*I draghi azzurri della leggenda sono scomparsi da tempo. Ma la Bias Bay resta sempre, anche ai nostri giorni, oggetto di timore superstizioso per i marinai di tutti i paesi. Guai al pescatore, che passa nelle sue adiacenze, senza stare sul «chi va là»! Guai alla nave, che per sfuggire il tifone, si rifugia nelle sue acque riparate dai venti!*

*I marinai, che asseriscono d'aver visto i draghi azzurri sulla cresta delle onde, dicono con verità, una grande differenza soltanto: che i moderni draghi hanno vere sembianze umane, sono piccoli uomini, in generale, di una magrezza fantastica e dall'apparenza tranquilla. Dall'apparenza soltanto, chè, in realtà, son gatti sornioni, pronti a balzare di scatto, le unghie tutte aperte. E sono pressochè nudi, non portando che il cappellone a cono sul cranio, un paio di magri calzoncini di cotonaccio nero e una maglia bucherellata. Soltanto quando piove, si mettono sulle spalle un goffo impermeabile di foglie di palma o di cocco, che dona loro l'apparenza bizzarra di grossi uccelli da preda.*

*D'altra parte, l'istinto cautivo d'insenature, golfi, istmi, isolotti, canali e piccoli golfi, formanti la Bias Bay, facilita l'agguato e la sorpresa, ne fa il rifugio ideale delle giunche pirate.*

### A bordo della "Hua An"

*La giunca, sulla quale poco fa mi sono imbarcato, è una di queste. Si chiama Hua An. In cinese, Hua An significa «Pace florita». Ed infatti, come i suoi marinai rassomigliano a pescatori tranquilli, così ha tutte le apparenze esteriori d'una pacifica giunca da pesca. Tozza e quasi tondeggiante, come le conserelle d'alto mare, la Hua An ha la poppa elevata, quadrata a forza degli antichi paloni spagnoli. La sua alberatura è semplice: un'enorme canna di bambù sostiene la vela trapezoidale raccolta su canne ugualmente di bambù, leggere sì da permettere massima istantanee.*

*Come le giunche fluviali, anche questa exhibisce a prua due occhi enormi, che le servirebbero a trovare la giusta via negli infidi meandri della Cina e a cacciare i cattivi draghi marini. Il pericolo dei draghi, tuttavia, i suoi costruttori han preferito scongiurarlo il più possibile con una ragionevole divisione dello scafo in compartimenti stagni.*

*Tali compartimenti, durante il pomeriggio, vennero riempiti di viveri e d'acqua. Il lavoro procedette abbastanza lesto. Verso le cinque, tutto era finito. Anche una seconda giunca, che accompagnerà la Hua An, era pronta. Ma non si partiva ancora. Che cosa si attendeva? Fa-To-Li, il corrispondente di Mister Chu e il rappresentante del Club Orchidea Rossa alla Bias Bay, passeggiavano attorno, rispondendo soltanto con gli sguardi alle mie domande. Verso le sei, una dozzina di portatori arrivarono con il loro passo saltellante e in un batter d'occhio una quarantina di pacchi grossolani vennero battuti alla rinfusa sul ponte. La giunca allora potè partire. Adesso, fra dondoli e spinte, si staccò dalla riva.*

*— I hu-fun-ping! I hu-fun-ping! Questi quattro monosillabi cagliona dire?*

*«La stella della felicità t'accompagni durante il viaggio!».*

*Me li grida il panciuto Fa-To-Li, tornato allegro e sereno.*

### Verso l'avventura

*La manovra di distacco è difficile e lenta. I marinai, con lunghi bastoni, fanno forza contro il fondo, mentre il capo-giunca, al timone dalle dimensioni colossali, tenta di farla virare di prua nello spazio di pochi metri.*

*— I hu-fun-ping!*

*Dalla riva, l'ex-mandarino accompagna le parole con un getto di stelle filanti. Io allungo la mano. E, se qualcuno riesce ad afferrarne una, il cinese trabulla rumorosamente di gioia, chè la stella filante, malgrado la loro cartacea fragilità, sono in Cina simbolo d'attaccamento eterno fra colui che parte e colui che resta.*

*A terra, la separazione fra me e Fa-To-Li aveva raggiunto, ad un dato momento, una comicità irresistibile. Seguendo a puntino la tradizione, il panciuto individuo per trattenermi aveva messo in atto tutto la risorse della sua eloquenza mimica e patetica.*

*— Attendi ancora, prima di strapparmi il cuore! Se tu parti, il mio dolore sarà senza fine!*

*Avevo una voglia matta di rispondergli: «Va là, mattacchione!», quando, facendosi all'improvviso enigmatico, Fa-To-Li mi assalì a bruciapelo:*

*— Qualunque cosa accada, naturalmente, tu giurerai di non conoscerci nè di vista nè di nome!*

*Preso alla sprovvista, lo domandai:*

*— Perchè? Vi sono pericoli?*

*Fa-To-Li mi guardò, come se io avessi pronunziato una grande sciocchezza:*

*— Come? — esclamò. — Sotto una giunca pirata, credi forse di fare una gita di piacere?*

*Non avrà tarda!*

*Ben presto tra le giunche e la riva, c'è il mare. Fa-To-Li indietreggia, s'allontana, rimpicciolisce. L'imbarcazione schiera lenta, in un tratto di mare, dalla calma assoluta dei laghi alpini.*

*Alcuni marinai alzano a poco a poco la grande vela, altri s'affaccendano a gettare entro strani sacchi di tela impermeabile le gomene ancore portate all'ultimo momento.*

*Incuriosito, mi avvicino e, palpando una scatola, guardo negli occhi il capo-giunca:*

*— Hic est paparer somniferum!*

*Mi risponde contro. Mi risponde in latino.*

**Paolo Zappa**

## LIBRI

MARIA LUISA FIUMI: «Sua Maestà la Vita». Casa Ed. Cappelletti. - L. 10.
CESARE MEANO: «L'avventura e Dulcinea». Casa Ed. G. Candiano. - L. 10.
FERDINANDO PALAZZI: «Enciclopedia degli Amabili». Supplemento. Orchidea Ed. - L. 10.
ALFREDO POLLERO-ED GALLETTO: «L'Odissea del Celtoskin». Mondadori Ed. - L. 25.
ALESSANDRO VARALDO: «Nuove poesie dell'aquila». Mondadori Ed. - L. 5.

IL HUA AN SI STACCA DAL PORTO. NEL FONDO, LA MONTAGNA DEL SUD, IL MONVISO DELLA CINA.

## SULLO SCHERMO DEL LIDO

# Serata d'onore di Franz Borzage

### «I ragazzi di via Paal» vincono un'altra volta la loro battaglia -- Un piccolo grande attore -- Ibsen soggettista

(DAL NOSTRO INVIATO)

Venezia, 15 mattino.

In questi giorni, Molnar era al Lido. Mai il teatro di prosa ebbe forse più compito cavalier servente. Roseo e paffuto, le guancie soffuse come di cerone, i capelli condizionami dai sapienti riflessi d'argento, immacolati l'abito e le ghette, lucenti le unghie la spilla l'anello il monocolo, fra morbidi inchini era il perfetto cerimoniere di se stesso, della sua fama, del suo Copyright. E ci diceva tutto il suo rammarico per non poter assistere al film che Frank Borzage trasse l'anno scorso dal suo romanzo, *I ragazzi di via Paal*. Imprescindibili impegni o desiderio di non rivedersi un film sotto alcuni aspetti superiore all'opera sua? (E' inutile, c'è sempre il solito maligno).

*I ragazzi di Via Paal* è la parte una singolare vittoria della schermo di fronte ad un romanzo. Quale dei nostri ragazzi non ha letto le vicende del povero Nemeciek, non ha ammirato l'energia del cogno la bandiera. Nemeciek gli si butta addosso, in una furia che è delirio; l'altro, che ha compreso, non reagisce; e il bambino cade su quella finalmente conquistata bandiera, che le sue dita ancora stringeranno disperatamente nel primo gelo della morte.

***

Questa è la vicenda che è stata stralciata dal romanzo che è d'una bravura teatrale con lunghi dialoghi fra colpi e colpetti di scena, e nella prima parte è tutto pervaso da una galanza di gusto sicuro; il dramma del povero Nemeciek vi giunge poi un po' improvviso, in una tessitura forse fin troppo patetica. E dove il film è più efficace del romanzo è proprio nel tratteggiare la figura di Nemeciek. Subito appare un predestinato. E' il debole, il reietto, che però ha la coscienza, e ansia al riscatto. Ha già un animo virile, con tutti gli ingenui abbandoni dell'infanzia; e il primo colpo di tosse che squassa l'esile petto è subito il primo rintocco d'un triste presagio.

UNA SCENA DEI «RAGAZZI DI VIA PAAL»

Non crediate tuttavia che il film abbia pregi soltanto. I nel che rivela potevano forse essere eliminati con poca fatica. Quasi tutti gli sfondi sono discretamente di cartapesta; le illuminazioni sono crude e radenti e quei monelli sono sempre lindi e ravviati come se uscissero sempre dalle mani di mamma, e i pantelini dei loro berretti sono sempre fiammanti, come se fossero sempre appena sfornati dal cappellaio. Inoltre alcune insistenze e alcuni ritorni potevano essere efficacemente scorciati; e la protesa di far apparire, nelle azioni infantili, lo sfondo di quelle degli uomini sfiora un simbolismo che non era indispensabile. Se avete da esprimere l'animo d'un ragazzo, esprimete l'animo d'un ragazzo: basterà, chè in ogni ragazzo c'è un uomo, esattamente come in ogni uomo c'è quasi sempre un fanciullo. In questo, Molnar è stato più accorto di Borzage; e Borzage l'ha poi superato, come già si disse, nel delineare la figura del povero Nemeciek. Vi è riuscito con l'aiuto di un piccolo grande attore, fino a ieri sconosciuto. Scriviamone nome e cognome in maiuscolo come facevano i ragazzi di Via Paal per i reprobi, da scriversi nel loro libro nero. Si chiama George Breakston, avrà dieci, dodici anni: e questa sua interpretazione sarà certo indimenticabile per quanti l'hanno veduta o ascoltata. Un visuccio emaciato, patito da vecchierella, fra due lunghissime ciocche di capelli biondicci, uno sguardo triste e acuto, precoce, di ragazzo povero, destinato alla rinunzia; ed una fierezza e un orgoglio che talvolta appaiono con la luce della speranza. Non c'è un momento, uno solo, in cui questa interpretazione sia stanca o stonata: per quanti grandi attori si potrebbero ripetere queste parole? E gli attori superbi sono parecchi, per le più espresse in primi piani di una emozione profonda. Superiore al miglior Jackie Cooper, paragonabile piuttosto a Robert Lynen in *Poil de Carotte*, può darsi che questo suo Nemeciek sia semplicemente un felicissimo incontro, ma per quanti interpreti, vorremmo poter ripetere almeno queste altre parole? La sua migliore amica deve essere certo stata la regia del Borzage, intessuta probabilmente d'una pazienza infinita; ma ciò che conta è l'interpretazione fatta raggiungere a questo ragazzo, ottenuta con uno stile non troppo dissimile dai migliori registi russi. La visione del campo, di quelle lotte, di quelle guerriglie, di quello figurine e di quello macchiette è di per sè un buon film; ma la figura di Nemeciek è come un altro film entro il film, e varca le difficili soglie dell'arte.

***

Al pomeriggio era stato proiettato *Peer Gynt* diretto da Fritz Wendhausen, noto per aver provveduto ad una riduzione tedesca di «E adesso pover'uomo?» del Fallada. Ibsen sullo schermo; e l'Ibsen del *Peer Gynt*, un'opera che ha fatto sempre tremare i polsi a quanti ne abbiano tentato una rappresentazione e che doveva parimo essere una delle più nobili sconfitte di un Lugné Poe, nella Sala dell'Oeuvre. Quando Ibsen scrisse il *Peer Gynt* aveva 39 anni. Aveva finito il *Brand*, era giunto alla sua vera maturità. E d'un tratto, nell'implacabile flagellatore dell'egoismo e della menzogna, sorse questa fresca indulgenza per quell'egoista e quell'ipocrita d'un Peer, alla quale si deve l'opera che doveva restare unica nel teatro ibseniano, libero canto e visione abrigliata che rinunziano ad ogni confine, e sanno giungere alla lirica più pura (basterà ricordare le strofe autunnali delle foglie morte e della trampontana sibilante nella foresta) dopo aver affrontato l'ironia e aver sfiorato il grottesco. La riduzione del Wendhausen rinunzia a ogni pretesa d'interpretazione o di variazioni ibseniana. è un *Peer Gynt* trascritto in stile telegrafico, e poi ancora sceneiato in un film discretamente qualunque e discretamente accurato, dove Hans Albers ha modo di porre ancora una volta in luce le sue virtù d'attore. Il pubblico l'ha accolto con qualche contrasto.

**Mario Gromo**

FRANÇOIS MOLNAR

UNA SCENA DI «PEER GYNT»

## I cento quadri veneziani del pittore Terlikowski

Venezia, 16 mattino.

(g. o. g.) - La gloriosa Scuola Grande di San Giovanni Evangelista e l'Associazione Italo-polacca inaugureranno nei primi giorni della ventura settimana una curiosa e originale esposizione del pittore polacco Wladimiro Terlikowski alla quale parteciperanno le rappresentanze diplomatiche della Polonia e della Francia: in realtà, nato 52 anni or sono a Varsavia, il pittore passò quasi tutta la sua vita in Francia (il suo studio è attualmente a Montparnasse), al Messico e in Spagna. Fra tutte le residenze che si alternarono durante la sua movente vita, il pittore polacco preferì soprattutto Venezia dove vi rimase a lungo, ed ecco che la rassegna che avrà il suo battesimo a giorni, raccoglie soltanto impressioni veneziane, più che cento tele, di tutte le dimensioni, da pochi decimetri a qualche metro quadrato, ed è la canzone nostalgica e appassionata di tutti i segreti e di tutti i misteri che formano la divina e sola bellezza della città.

Un pittore polacco che presenta Venezia sotto i suoi angoli molteplici, dalle calli ai canali, dalle terrazze aeree all'arco profondo dei ponti, è una novità anche e sovratutto per Venezia.

# GLI SPORT

LA GARA DEGLI « STAYERS » CONCLUDE I CAMPIONATI MONDIALI SU PISTA

## Lacquehay riconquista la maglia iridata

### Severgnini termina al quinto posto dopo un brillante inizio - Metze difende il suo titolo fin sul traguardo - L'ultimo allenamento di Guerra, Olmo, Bini e Piemontesi

(DAL NOSTRO INVIATO SPECIALE)

**Bruxelles, 16 mattino.**

*Lacquehay ha ripreso a Bruxelles il titolo di campione del mondo degli stayers, strappatogli l'anno scorso a Lipsia da Metze. E' bene dire subito che il francese ha dimostrato di essere pienamente degno di ripredere lo scettro di re del mezzofondo perchè, confermandosi ancora lo stayer attuale più stilista e più pinceuse, ha sfoggiato una forma ideale ed ha gareggiato, condotto magistralmente dal suo allenatore, con perfezione tattica e con padronanza assoluta.*

#### Le cause di una sconfitta

*Dopo un inizio in cui Severgnini, pronto e brillante, ci ha dato l'illusione di poter essere un protagonista di questo campionato, Lacquehay, approfittando anche dell'ottima posizione in partenza assegnatagli dalla sorte o dell'improvviso e progressivo cedere dell'italiano, ha preso in mano le redini della corsa, tenendole sicuramente e mettendo sotto la sua vigile sorveglianza l'unico avversario che, già prima di metà corsa, ancora gli rimaneva da dominare.*

*Metze, infatti, una volta dimostrata la scarsa possibilità di ripresa di Severgnini, l'assoluta insufficienza di Wambat e le modeste risorse di Ronsse e Lohmann, fu l'unico che tenne vivo l'interesse della competizione, non permettendo a Lacquehay che un vantaggio su di lui che si aggirava, volta a volta, da mezzo a quattro quinti di giro. Il francese ha regolato la sua corsa su quella del tedesco, aumentando sempre quando questi tentava di riavvicinarsi e tenendolo, così, sotto il suo implacabile controllo. Questa tattica del vincitore, vera morsa della quale Metze ha tentato invano di liberarsi, ha regolato oltre la metà della gara; e, quando il detronizzato campione del mondo ha voluto buttarsi allo sbaraglio, verso la fine, cercando di annullare ad ogni costo il breve ritardo, non è riuscito che a ridurlo in parte, per poi, vittima della sua stessa disperata decisione, finire ancora più nettamente battuto dall'ordinato e sicura reazione dell'avversario che lo aveva costretto a decollare.*

*L'ordine di arrivo vi dice quanto Lacquehay e Metze abbiano dominato gli altri e quello abbia regolato questa. Se la corsa di Ronsse è stata quella migliore che da lui potevamo attenderci, è stata inferiore all'attesa quella di Lohmann che non mi pare, per ora, il grande stayer che i tedeschi dicono: ha completamente deluso quella di Wambat, ridotto a figura secondarissima nel quadro della gara, e non può aver soddisfatto nessuno quella di Severgnini.*

*Ma io credo di non sbagliare dicendo che sono decimi delle ragioni di così modesta esibizione dei nostri campioni stanno nelle conseguenze della gara disputata ieri. Le quali sono state tanto più gravi e decisive in quanto Severgnini, come si sapeva, ha sulle spalle un periodo di troppo intenso lavoro e addosso ancora i segni di una recente caduta. La lotta che egli ha dovuto sostenere ieri per guadagnare il suo posto in finale lo ha impegnato e logorato più di ogni altro; a distanza di ventiquattro ore, solo un atleta fresco e nel pieno possesso dei suoi mezzi avrebbe potuto permettersi il lusso di richiedere all'organismo due sforzi come quelli che Severgnini ha dovuto sostenere ieri e oggi. Forse non è stato troppo prudente da parte sua lasciarsi senz'altro sulla prima posizione della ritirata, oggetto, così, dell'immediata controffensiva dei più forti. Ma bisogna riconoscere che, anche senza questo errore, egli non avrebbe potuto essere nella gara uno dei protagonisti, come la sua classe avrebbe autorizzato a ritenere.*

*Una certezza che non è mancata al tono di passionalità che lasciava presumere alla vigilia; delusione a mezzo e per intero, giustificabile o no; duello franco-tedesco; consacrazione di un autentico meritevole campione del mondo: ecco le voci del bilancio della disputa di questo terzo titolo mondiale, la quale, purtroppo, segna per noi un regresso in confronto all'anno scorso.*

*Così le prove in pista si chiudono senza averci apportato nella classifica per Nazioni neppure un punto. Speriamo ci ricompensi, domenica, la strada.*

GUERRA IN ALLENAMENTO SEGUITO DA UN GRUPPO DI DILETTANTI

#### Il francese dominatore

*Lo stadio di Heysel nel giorno festivo aveva accolto la maggior folla finora attratta dal richiamo dei grandi « assi » del ciclismo; temperatura mite, leggero vento.*

*I sei concorrenti sono stati così messi in pista: Lacquehay (Francia), allenatore Benoni; Severgnini (Italia), allenatore Pasquier A.; Lohmann (Germania), allenatore Henslich; Wambst (Francia), allenatore Grozlimond; Metze (Germania), allenatore Villa; Ronsse (Belgio), allenatore Pasquier E.*

*I sei uomini si erano appena infilati nella scia degli allenatori, che Severgnini, con un balzo sorprendente, fu su Lacquehay e lo passò, prendendo senz'altro il comando. Continuando così nel suo slancio, l'italiano fu, al 16.o giro, alle calcagna di Ronsse e ne ebbe senz'altro ragione. Lacquehay, superato anche lui il belga, portò un primo attacco a Severgnini al 21.o giro, ma fu respinto; tentò il belga di rimontare il francese, ma subì la stessa sorte. I 10 Km. furono compiuti in 8'55"2/5; i 20 in 17'44". Nulla di interessante per alcuni giri, se si taglia l'inspiegabile retrocessione di Wabst che comincierà ad essere doppiato da Severgnini al 35.o giro.*

*Ma la grande azione offensiva di Lacquehay non poteva tardare: essa si pronunciò con il progressivo riavvicinarsi del francese all'italiano e fu sferrata al 67.o giro: purtroppo Severgnini non fu più in grado di rispondere a tono e dovette lasciar passare l'avversario il quale da questo momento si insediò al posto di vincitore, mentre Metze doppiava Lohmann e Wambat. I trenta chilometri erano compiuti in 26'30"4/5. Le posizioni erano: Lacquehay, Severgnini, Metze; a un giro: Wambat, Lohmann e Ronsse. Nella mezz'ora erano compiuti Km. 34,504.*

*Demoralizzato Severgnini accelerò in una ritirata, sì che fu passato da Metze, mentre Ronsse guadagnava terreno e passava Lohmann e Wambat; questi, poi, fini in coda e s'allontanò sempre più. I quaranta chilometri erano coperti in 34'32"3/5. Primo era Lacquehay seguito da Metze a mezzo giro; a un giro da Severgnini, Ronsse e Lohmann; a due giri da Wambat. Bastarono altri pochi giri perchè Severgnini fosse passato anche da Ronsse e ripassato da Lacquehay e Metze, costoro, a metà gara, cioè a 50 chilometri compiuti in 44'56"2/5, era in testa sempre Lacquehay, seguito a tre quarti di giro da Metze, a un giro da Ronsse, a due da Severgnini e Lohmann, a sette giri da Wambat il quale al 146.o giro si ritirò.*

*Poi Lacquehay cercò consolidare la sua posizione, avvicinandosi ancor più a Metze, forse per attaccarlo, ma, respinto alla pressione, il tedesco ridoppiò Ronsse e altrettanto fece il francese. Al 68.o chilometro, finito in 61'34" e 1/5, Lacquehay era sempre avanti a Metze e questi precedeva di due giri Ronsse, Severgnini e Lohmann. Ormai la gara non riveste che del duello Lacquehay-Metze, perchè Severgnini perdeva, al 161.o, il suo terzo giro.*

*Il tedesco cominciò a tentare di risalire lo svantaggio, ma Lacquehay non se lo lasciava allontanare davanti e rispondeva a ogni suo acceleramento. Le posizioni non cambiarono al 76.o chilometro, dove il cronometro segnò 53' e 47"3/5, mentre dava Km. 70,360 compiuti in un'ora. Successivamente Severgnini, che procedeva a stento, perdette altri due giri, cosicchè, all'80.o Km. (ore 1,2' e 10"3/5) Ronsse era sempre a due giri da Lacquehay e Metze, mentre Severgnini e Lohmann erano a cinque. Lohmann ebbe un buon ritorno, fino a doppiarsi una volta anche da Lacquehay, mentre Ronsse retrocedeva di parecchio. Dopo pochi giri, però, Lacquehay riprese Lohmann.*

*Negli ultimi giri, Metze impegnò tutte le sue riserve per portarsi più vicino a Lacquehay. Vi riuscì in parte, riducendo la distanza a mezzo giro, ma decollò e finì a tre quarti di giro.*

*Ecco l'ordine di arrivo:*

*1. Lacquehay (Francia) in ore 1,25'49"4/5; 2. Metze (Germania) a 300 metri; 3. Ronsse (Belgio) a 5 giri e 300 m.; 4. Lohmann (Germania) a 6 giri e 300 m.; 5. Severgnini (Italia) a 12 giri.*

#### Olmo... stayer!

*Stamane, alle 7,30, con un cielo diafano e un'atmosfera frizzante, gli otto nostri corridori su strada, scuditi in vettura da Vervi e da dei giornalisti, sono scesi sul circuito per l'ultimo allenamento. Tutti insieme, essi hanno compiuto quattro giri; poi, al quinto, Olmo ha voluto darsi... al mezzofondo, collaudando la sua agilità e il suo fiato dietro un motociclista, mentre Guerra e Mancini approfittavano di un altro. Piemontesi, Bini e gli altri dilettanti, invece, continuavano regolarmente e moderatamente (non sono mai stati passati i trentadue di media) fino a compiere in tutto sei giri.*

*Olmo... ha fatto lo « stayer » per tre giri con grande preoccupazione di Verri il quale giustamente non ritenne opportuna e prudente questa forma di allenamento.*

*Guerra e Mancini, invece, si accontentarono di un giro e mezzo; poi si unirono al gruppo dei dilettanti inglesi e olandesi che giravano con Oppermann, il quale ha voluto dimostrare che ancora non è da buttar via del tutto, tanto che Guerra, che non riteneva il impegnarsi, piantò gli sconosciuti compagni. Alle 11 Verri ha fatto rientrare Piemontesi con Del Cangia, Maldini e Bizzi, mentre Mancini si unì ad Olmo, il quale fece un ottavo giro da solo. Bini attese Guerra e con lui rientrò in sede.*

*Alle 11,45 la comitiva era tutta di ritorno a Chateau Namur.*

*Nessun altro corridore è stato visto sul percorso. Tanto i belgi quanto i francesi hanno preferito fare alcuni chilometri su altre strade, giudicando i Km. 15,500 del circuito di Floreffe troppo severi e capaci di fegare, anzichè sciogliere, i muscoli.*

*A stare alle voci che corrono, Kuers, che ha assicurato i dirigenti della Lega velocipedistica di avere raggiunto la sua forma migliore, sarebbe il terzo componente della squadra dei professionisti belgi, che già ha titolari, come sapete, Bonnecia e Rebry.*

*In quanto alla formazione del nostro terzetto di dilettanti, pare che le preferenze dei dirigenti siano orientate verso quella che affiderebbe a Maldini il compito di riserva.*

**Giuseppe Ambrosini.**

### « Il mio favorito? Olmo »

#### Un articolo di Karel Kaers

**Parigi, 16 mattino**

Quello che già prima della gara si può considerare ex-campione del mondo, Karel Kaers, non ha potuto (o non voluto) difendere la maglia iridata domenica a Floreffe, si è deciso a scrivere le sue previsioni per l'« Intransigeant ». Il capo dell'articolo è tutto nel titolo: « Il mio favorito? Olmo ». In esso si afferma, infatti, che Olmo vincerà e che suoi avversari più diretti saranno Guerra, Le Greves e Loncke.

### Vele nel mare di Loano

**Movimentato svolgimento della Coppa « La Stampa » vinta dal capitano Marsengo**

**Loano, 16 mattino.**

Numerose imbarcazioni hanno preso il « via » per le regate di crociera organizzate dall'Azienda di soggiorno Loano e dal Club « Al Mare » di Alassio per la disputa della Coppa biennale offerta da *La Stampa*.

La violenza del frangente e del vento hanno cataclisato in modo notevole la partenza, tanto che due imbarcazioni hanno dovuto senz'altro rinunciare alla competizione. Durante il percorso, gli equipaggi hanno sostenuto una dura lotta con gli elementi. Quattro imbarcazioni hanno avuto avarie di vento ed hanno interrotto la corsa, mentre un'altra, che ha avuto le vele violentemente strappate dal vento, veniva presa a rimorchio da un motoscafo.

Date queste condizioni, tutti i velieri partecipanti alla gara hanno dovuto mantenersi molto al largo e l'arrivo al traguardo di Loano è stato ritardato di oltre un'ora. Un pubblico numeroso e un folto stuolo di autorità assistevano alle regate.

La classifica per la Coppa biennale *La Stampa* è, pertanto, la seguente: 1. « Aldebaran » del cap. Marsengo; 2. « Zirka » del cap. S. Scofferi; 3. « Minna » di Sibelli e C.; 4. « Tempo » di Pignoni.

Nel pomeriggio l'aumentata violenza del vento ha fatto ritardare lo svolgimento delle regate stabilite sul triangolo di Loano, misurante nove miglia. Alle 18, invece, si è avuto un fenomeno completamente opposto e il vento è cessato del tutto, sicchè le numerose imbarcazioni a vela partecipanti alla gara sono rimaste immobilizzate al largo della costa per oltre un'ora. Poco prima del tramonto, è intervenuta una provvidenziale brezza che ha messo i concorrenti in condizione di concludere la gara che, per altro, per effetto delle mutate circostanze, ha avuto uno svolgimento non completamente normale.

Dopo le gare, i dirigenti e gli equipaggi concorrenti si sono recati a deporre una corona di fiori al monumento ai Caduti loanesi.

### Gli spadisti italiani trionfano a Vichy

**Vichy, 16 mattino.**

Battuti mercoledì da Coutrot nell'individuale, gli spadisti italiani si son presi ieri una grande rivincita, trionfando nel torneo a squadre, svoltosi nella sala d'armi del Casino di Vichy. Dopo contese accanitissime durate tutto il giorno, la gara, a cui ha assistito un pubblico assai numeroso, è terminata con questo risultato: 1. Italia (Agostoni, Rastelli, Battaglia e Dario Mangiarotti), 2. Belgio (Devillé, Di Monceau, Hoin e Plumier), 3. Svizzera (E. e F. Fitting, De Graffenried e Hener), 4. Francia (Coutrot, Deydier, Jordani e Ducasse).

### Le gare di golf al Sestriere

**Sestriere, 16 mattino.**

Si è ieri conclusa la gara per dopp[illegible] contro punteggio normale a vantaggi svoltasi con ieri interessanti sul campo di golf del Sestriere. Ecco il risultato: 1. sig.na Pirelli-conte Frinetti; 2. sig.na Armone-Pelegrini; 3. sig.na Becca-ave. Sesti. Oggi e domani si svolgeranno altre gare.

### Gli assi del volante sul Circuito di Pescara

## Varzi domina nella Coppa Acerbo

### Nuvolari è costretto ad abbandonare dopo aver invano attaccato il rivale -- Seaman primo nella prova delle vetturette

(DAL NOSTRO INVIATO)

**Pescara, 16 mattino.**

L'industria tedesca, rappresentata da due sole vetture dell'Auto Union (la macchina di von Stuck non ha preso parte alla corsa) ha riportato un clamoroso successo nella XI Coppa Acerbo, conquistando con Varzi e con Rosemeyer il primo ed il secondo posto nella classifica, con una netta superiorità. Nella categoria delle vetturette, invece, l'E.R.A. di Seaman ha letteralmente passeggiato davanti a tutte le altre concorrenti.

#### Centomila spettatori

Siamo stati battuti: non pochi, nelle ore della vigilia, pensando al risultato del G. P. di Germania, avevano sperato in un piazzamento onorevole, in una nuova miracolosa prova delle Alfa Romeo che non sanno rinnovarsi. Questa volta il miracolo non si è ripetuto. Anzi, la cattiva sorte ha voluto colpire Nuvolari, mentre il campione mantovano iniziava il 15.o giro. Ma, anche se non si fosse verificato l'incidente che ha causato il ritiro di Tazio, non avremmo vinto ugualmente. Varzi, infatti, era ormai padrone della situazione e aveva più di due minuti di vantaggio sul suo immediato inseguitore.

Varzi ha mantenuto il comando della gara dal primo al ventesimo giro; non è stato mai minacciato, non è stato, se non per pochi momenti, avvicinato di qualche secondo da Nuvolari; non è stato, insomma, inquietato in nessuna maniera. Ciò nonostante, il galatleso ha largamente migliorato i tempi di Fagioli dello scorso anno, percorrendo i km. 516 del percorso alla media spettacolosa di km. 139,402. Con una lotta più vivace, Varzi avrebbe potuto fare di più.

Mancata la lotta, non, di conseguenza, rimasti inbattuti il primato di Moll del giro più veloce, e quello di Henne del chilometro lanciato. Il giro più veloce è stato, pertanto, appannaggio di Varzi in 10'36" alla media di km. 146,268.

La corsa ha avuto una cornice di folla indimenticabile. Più di centomila persone hanno assistito al rombante carosello. Perfetta, sotto ogni punto di vista, l'organizzazione. Le due corse sono state presenziate da S. A. R. il Duca di Spoleto, da S. E. Acerbo e da S. E. De Marsanich, in rappresentanza del Governo.

#### Il Duca di Spoleto dà il *via*

Lasciamo ora il posto alla cronaca della giornata.

Le dodici vetturette si allineano ai loro posti alle ore 8,20 e S. E. De Marsanich dà la partenza. Partono: Carnevali (Bugatti), Tongue (M. G.), Bergamini (Maserati), Bianco (Maserati), Steinweg (Bugatti), Vismara (Talbot), Platé (Talbot), Tuffanelli (Maserati), Kenneth (M. G.), Castelbarco (Maserati), Seaman (E.R.A.), e Gherzi P. (Maserati).

Tuffanelli, con un guizzo fulmineo, si porta al comando della romlante cavalcata. Lo inseguono Seaman, Bianco, Castelbarco. Al primo passaggio, Seaman è in vantaggio su Bianco e Castelbarco; seguono Steinweg e Gherzi a brevi intervalli. Tuffanelli, il concorrente più pericoloso per l'inglese, si ritira dopo il chilometro lanciato. La macchina ha subito avarie. Il pilota è incolume. Seaman compie il primo giro in 12'5" e 1/5 alla media di Km. 128,079, battendo il primato detenuto da Hamilton. L'inglese avvantaggia nel secondo giro, che compie alla media di Km. 128,568; secondo, distanziato di un minuto ed un secondo, è Bianco, il quale conduce fortissimo. A brevi intervalli passano Steinweg e Gherzi, il quale ultimo rimonta velocemente Bergamini; sesto è Castelbarco, Vismara, alla variante, esce di strada e si ritira. Seaman, proseguendo la sua corsa regolare, guadagna sempre più terreno su Bianco che, a sua volta, ne guadagna su Steinweg, Gherzi e Bergamini. Regolarissimo, l'inglese compie l'ultimo giro. Egli arriva a piccola velocità. Sul chilometro lanciato ha realizzato la media di Km. 197,802. Mentre si diffondono per l'aria le note degli inni inglesi, arriva Bianco, quindi più distaccata la bianca vettura di Steinweg e le rosse Maserati di Gherzi e di Bergamini. La corsa è finita.

Mentre le vetturette lasciano la pista, incominciano a giungere le macchine di grossa cilindrata che si allineano per la partenza.

In prima fila figurano Nuvolari, Varzi e Chiron. Gli occhi dei piloti sono fissi sul Duca di Spoleto. Quando questi abbassa la bandiera, Nuvolari, più lesto, schizza in testa, seguito da Varzi e da Chiron.

Sono partiti: Rosemeyer (Auto Union), Chiron (Alfa Romeo), Soffietti (Maserati), Tadini (Alfa Romeo), Comotti (Alfa Romeo), Varzi (Alfa Romeo), Dusio (Maserati), Pintacuda (Alfa Romeo), Nuvolari (Alfa Romeo), Brivio (Alfa Romeo).

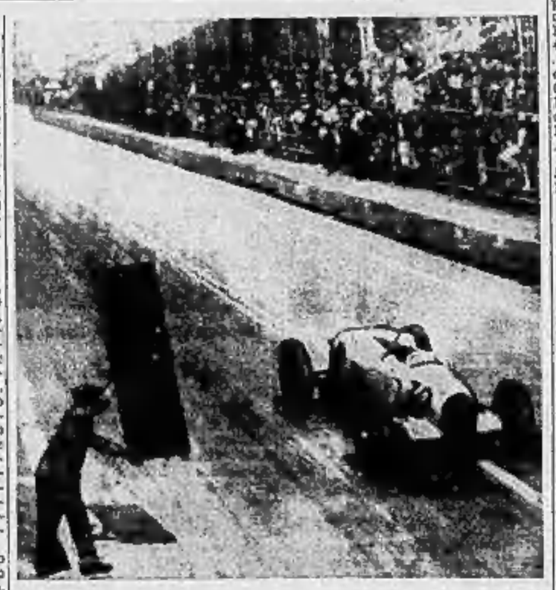
#### Varzi domina

A Villa Montani, Varzi è già in testa, seguito da Nuvolari; e Cappelle le Auto Union balzano alla ricerca del comando, mentre a 300 metri inseguo Nuvolari, indi Chiron e Brivio. Il duello fra Auto Union e Alfa ha avuto inizio.

Al primo passaggio, Varzi è primo; secondo è Nuvolari a 30"; terzo Rosemeyer. Quindi vengono Chiron e Brivio. Al secondo giro, Varzi mantiene la testa; Rosemeyer ha, nel frattempo, superato Nuvolari, che è terzo; quarto, a breve intervallo, è Chiron. Le Auto Union sono in testa. Chiude la marcia la Maserati di Soffietti. Pintacuda si è ritirato; lo rivedremo alla fine sostituire il volante Chiron.

Grande entusiasmo suscita la notizia che Nuvolari è passato secondo a Cappelle; anche Chiron supera Rosemeyer che, al terzo giro, giunge settimo e si ferma a cambiare le gomme. L'operazione è rapidissima. Ottava è la Maserati di Dusio, che si ritira.

Varzi è primo con 1'51" di vantaggio. L'argentino alluro dell'asso è bandita nella per la quarta volta sul rettilineo del traguardo. Dal posto di rifornimento gli si fa cenno di rallentare. Il suo vantaggio su Nuvolari è aumentato. Terzo è Brivio, Chiron, sesto, si ferma per cambio di candela. Mentre riparte, sopraggiungo Rosemeyer. L'aria, che si è andata rapidamente rinfreddando, favorisce la macchina tedesca che, contrariamente a quanto si credeva, guadagna non solo nel tratto piano, ma anche in quello montano. Varzi aumenta ancora il vantaggio su Nuvolari, il quale passa a 2'26" di distacco. Terzo è Brivio, Chiron, sesto, si ferma per cambio di candela. Mentre riparte, sopraggiungo Rosemeyer. L'aria, che si è andata rapidamente rinfreddando, favorisce la macchina tedesca che, contrariamente a quanto si credeva, guadagna non solo nel tratto piano, ma anche in quello montano. Varzi aumenta ancora il vantaggio su Nuvolari, il quale passa a 2'26" di distacco. Terzo è Brivio, Chiron, sesto, si ferma per cambio di candele, passano, separate da pochi metri, l'Alfa di Comotti e la Auto Union di Rosemeyer, che sta compiendo un inseguimento meraviglioso, distanziando quindi Brivio e poi Chiron, che si ferma per mole alle candele. Al settimo giro Varzi ha un vantaggio di 2'30" su Nuvolari. Rosemeyer è terzo a poco meno di 2' dal mantovano. A 42" passa Comotti, seguito da Brivio, da Tadini e da Chiron. All'ottavo giro, mentre Varzi prosegue regolarmente la corsa, Rosemeyer passa a 2' 10" da Nuvolari che mantiene il secondo posto. Brivio è quarto vicino al tedesco. Quindi Comotti, che si è fatto superare da Brivio. Chiron è nuovamente costretto ad una fermata: Varzi lo doppia al nono giro. Nuvolari è ora a 3'3" dal primo, mentre Rosemeyer segulta a perdere terreno. Egli passa con 2'58" di ritardo da Nuvolari. Mentre il tedesco si ferma per rifornimento, Brivio e Comotti lo sorpassano.



VARZI PASSA DAVANTI AL POSTO DELLE SEGNALAZIONI

(PER FILO ALLA STAZIONE TELEFOTOGRAFICA DE LA STAMPA)

#### Il ritiro di Nuvolari

Siamo al decimo giro, e metà della gara. Sopraggiunge come un bolide Varzi che si ferma per rifornirsi. I meccanici cambiano le gomme, e, dopo avere rifornita la macchina di benzina, questa riparte. I dieci giri sono stati compiuti dall'italiano in 1 ora, 51' e 19" alla media di km. 139,062. Anche Nuvolari si ferma per rifornimento. Mentre cambiare le gomme, i suoi meccanici impiegano 1'5" per rifornire la macchina. Ecco Brivio, che ha superato Rosemeyer, fermarsi anch'esso per rifornimento. Mentre i meccanici si affannano intorno alla macchina, passa come una saetta Rosemeyer che riconquista così la terza posizione; 5.o è Comotti; 6.o Tadini; ultimo Chiron. All'undicesimo giro il distacco che separa Nuvolari da Varzi è di 2' e 24"; esso è leggermente diminuito. Che non sia incolmabile? Malgrado tutto, la folla vuole ancora sperare e credere in un ritorno offensivo delle rosse macchine dell'Alfa. Intanto Rosemeyer è a 3'39" da Nuvolari. Brivio è quarto e non perde terreno. Comotti, che è al quinto posto, si ferma per rifornirsi sollecitamente. Al 12.o giro, il distacco fra i due campioni resta ancora di due secondi. Regolare è la marcia di Comotti. Varzi, intanto, ha compiuto il 13.o giro, doppiando anche Tadini. Passano più di tre minuti e Nuvolari non si vede e non si sente venire. Ecco, infine, arrivare lentamente ed imboccare l'uscita della pista. Il guidatore scende di macchina; egli abbandona per la rottura di una valvola. Brivio è quarto, ma ha perduto terreno nei confronti di Rosemeyer. La gara è virtualmente finita.

I piloti della Casa tedesca proseguono di conserva fino al traguardo. Brivio, pur chiedendo il massimo alla sua macchina, sa può avvicinare i due piloti dell'Auto Union. Al 16.o giro Varzi doppia anche Comotti; i... non doppiati dall'« asso » italiano sono soltanto Rosemeyer e Brivio.

La corsa prosegue monotona ormai; al 17.o giro il distacco fra Varzi e Rosemeyer è di 4' e 8". Il vantaggio di quest'ultimo da Brivio è di circa tre minuti. Nulla di notevole fino al ventesimo giro. L'arrivo di Varzi è assai applaudito. Mentre le note degli inni nazionali si diffondono per l'aria, Varzi è portato in trionfo dai suoi meccanici. Nella tribuna, il Duca di Spoleto si congratula personalmente con i vincitori.

**Filippo Muzi.**

#### Le classifiche

*Vetturette:* 1. Seaman Richard (E.R.A.) che compie i km. 109 del percorso in 48'42" e 2/5 alla media oraria di km. 127,128; 2. Bianco (Maserati) in 49'52"1/5; 3. Steinweg (Bugatti) in 51'10"1/5; 4. Gherzi P. (Maserati) 51'47"3/5; 5. Bergamini (Maserati) 51'57" e 2/5; 6. Platé (Talbot) 55'32"4/5; 7. Tongue (M.G.) 56'7"1/5; 8. Carnevali (Bugatti) 56'51"2/5.

*Massime cilindrate:* 1. Achille Varzi (Auto Union) che compie i km. 516 in ore 3,43'45"2/5 alla media oraria di km. 139,402; 2. Rosemeyer (Auto Union) in 3,47'2"; 3. Brivio (Alfa Romeo) 3,51'51"4/5; 4. Comotti (Alfa Romeo) fermato al 19.o giro; 5. Tadini (Alfa Romeo) fermato al 10.o giro; 6. Pintacuda (Alfa Romeo) fermato al 15.o giro.

### I campionati avanguardisti si sono conclusi a Salò

**Salò, 16 mattino.**

Ieri mattina, con un tempo magnifico, tutti gli avanguardisti partecipanti a questi campionati, dopo aver assistito alla Messa al campo a Gardone Riviera, sono stati passati in rivista da S. E. il prefetto Riccio e dalle alte Gerarchie. Poscia, tutti si sono recati in devoto pellegrinaggio al Vittoriale per deporre una corona alle arche dei gloriosi caduti fiumani. Nel pomeriggio si sono, quindi, svolte le finali di nuoto e canottaggio con un grande concorso di pubblico che ha applaudito calorosamente i giovani atleti i quali si sono contesi la vittoria lottando strenuamente.

Ecco i risultati:

*Tuffi* (1.a cat.): 1. Ferrario U. (Verona), p. 38,20; 2. Granelli 3. Fuschini, 4. Arienti, 5. Signori - 2.a categ.: 1. Ferrario F. (Napoli) p. 43,33; 2. Coppini, 3. Dalessandro - 3.a categ., graduati: 1. Sovaglia (Verona), p. 41,20; 2. Sebastiò, 3. Tomasoli.

*Finale staffetta* 3x50: 1. Trieste, 1'50"2/5; 2. Pola, 2'2/5; 3. Imperia 2'1"2/5.

*Finale staffetta* 3x50 (dai 16 ai 18 anni): 1. Bologna, 1'49"1/5, 2. Napoli 1'50"1/5; 3. Pola 1'55"3/5.

*Finale metri 100* (graduati): 1. Denico (Napoli) 1'5"3/5, 2. Canetto, 3. Galluzzi.

*Finale staffetta* 3x50 (graduati): 1. Bologna 1'45"4/5, 2. Napoli, 3. Foggia.

*Finale metri 50* (dai 14 ai 16 anni): 1. Brunetti (Trieste), 30"; 2. Antori, 3. D'Ambrosi.

*Finale metri 75* (dai 16 ai 18 anni): 1. Reggiani (Bologna, in 45"3/5, 2. Facchinetti, 3. Zabbagllni.

*Finali palla a nuoto*: Firenze b. Ancona 5-1; Imperia b. Napoli 5 a 2. Classifica finale del campionato di palla a nuoto: 1. Firenze, 2. Ancona, 3. Imperia, 4. Bari.

*Canottaggio*: Jole di mare a quattro vogatori, 1.a categ.: 1. Grosseto 5'40"1/5; 2. Brescia, 3. Bari, 4. Napoli, 5. Livorno - 2.a categ.: 1. Venezia 5'24"3/5; 2. Livorno, 3. Varese, 4. Verona, 5. Ancona.

*Finale gara di otto*: 1. Napoli, 5'2"8/5; 2. Trieste, 3. Livorno, 4. Pavia, 5. Catania.

### Gambetta vittorioso nella riunione di San Remo

**Sanremo, 16 mattino.**

Presente numeroso pubblico, si sono svolte, nel pomeriggio di ieri, alla piscina olimpionica del Lido Mediterraneo, riuscite gare nazionali di palla a nuoto e nuoto, di cui ecco i risultati:

*Incontro di palla a nuoto*: Libertas di Sestri Ponente batte Mameli di Voltri, 3 a 2.

*Gara Ballila m. 50*: 1. Baggioli, in 37"9/10; 2. Calabra, 39"; 3. Casoni.

*Gara ondine m. 100*: 1. Valtolini (Dop. Ansaldo di Genova) in 1' e 21"; 3. Gamenara (Sanremese) 1'22"; 3. Comino; 4. Ricci.

*Metri 100 stile libero*: 1. Gambetta (G.U.F. Torino) in 1'2"; 2. Repetto, 1'8"1/10; 3. Tonachini.

*Metri 200 stile libero*: 1. Gambetta (G.U.F. Torino) in 2'30" e 4/10; 2. Bagnasco (Ansaldo), 2' e 41"; 3. Tassotti.

*Gara Avanguardisti m. 50*: 1. Bellio (Libertas), in 36"5/10; 2. Rosina; 3. Simondini.

*Gara Giovani Fascisti m. 100*: 1. Taranti, in 1'15"8/10; 2. Notari; 3. Monasterolo.

### Vittorie della Giurin e della Locar nell'incontro natatorio di Lubiana

**Lubiana, 16 mattino.**

Nonostante la forte pioggia, l'incontro femminile italo-jugoslavo di nuoto al è concluso ugualmente ieri a Lubiana, alla presenza di una folla assai numerosa.

Ecco i risultati:

*Tuffi dal trampolino di 3 metri:* 1. Giurin (It.), p. 65,63; 2. Cerzan (Jug.), p. 53,93; 3. Pretnar (id.), p. 48,4; 4. Paoli (It.), punti 44,3.

*Tuffi da 5 a 10 metri*: 1. Giurin (It.), p. 30,20; 3. Bovzad (Jug.), p. 27,63; 3. Pertot (It.), p. 26,83.

*Cento metri stile libero*: 1. Locar (It.) in 1'18"7/10; 2. Grosel (Jug.) 1'19"; 3. Bupraga (Jug.) 1'20"; 4. Ruzier (It.) 1'20"6/10.

*Quattrocento metri stile libero*: 1. Cosin (Jug.) in 6'48"7/10; 2. Toscali (It.) 6'51"7/10; 3. Bradac (Jug.) 7'06"; 4. Tosc (It.) in 7' e 13"2/10.

*Staffetta 4 x 200*: 1. Jugoslavia in 4'30"9/10 (nuovo record jugoslavo); 2. Italia 4'41"3/10.

*Classifica generale* — 1. Jugoslavia, punti 50 - 2. Italia, p. 47.

### Risultati di gare

TORINO. — *Eliminatoria Coppa Scarioni* (200 m.): 1. Zaigmond (G. U. F.), 2'40"; 2. Catalani; 3. Bistondi; 4. Milano; 5. Marchiaio.

LECCO. — *Terza traversata a nuoto del Lario* (1700 m.): 1. Gamba (Rari Nantes Milano) in 21'55"; 2. Conelli in 22'20"; 3. Concardi; 4. Zamproni; 5. Rota; 6. Valsecchi; 7. Saveri; 8. Cantoni; 9. Tarsi; 10. Josek.

COSSATO. — *Gran Premio Ferragosto per dilettanti* (km. 110): 1. Antonio Centis (G. S. Leumann Torino) in 3.20', alla media di km. 33; 2. Nicolini (A. C. Cossato); 3. Tasso (S. C. Vigor); 4. Langhi; 5. Drago, tutti con il tempo del primo arrivato; 6. Bielli; seguono altri 17. Partenti 34, arrivati 27.

PARIGI. — *Rivincita campionato mondiale di velocità*: 1. Schneeza (vincitore delle due finali); 2. Richter; 3. Michard; 4. Gerardin.

TOLONE. — *Tolone-Nizza-Tolone*. Classifica generale: 1. Gianello (Cannes) in ore 10.13'41"; 2. Salazard (Parigi) 10.18'10"; 3. Fournier; 4. Dalmasso; 5. Gignet; 6. Rinaldi (1.o italiano). Ordine d'arrivo seconda e ultima tappa: 1. Bernardoni (S. Remy) in 4.42'30"; 2. Salazard a 4'55"; 3. Dalmasso.

LIONE. — *Corsa Ciclistica Marsiglia-Lione*: 1. Bertocco Aldo, in ore 11,18'20"; 2. Cassin a mezza lunghezza; 3. Lapebie, a 30 m.; 4. Louviot a 6'; 5. Catteux; 6. Heindrick; 7. Maucliir; 8. Barral; 9. Bondoel; 10. Hardiquest.

BOLOGNA. — *Corsa Ciclistica Ricciano-Bologna* 1. Pelacani (U. S. Crevalcorese) che compie i Km. 135 in ore 3,25', alla media di Km. 39,560; 2. Bergonzoni (V. S. Reno) id.; 3. Bacchetti (S. C. Pasquali) in 3,27' e 45"; 4. Servadei; 5. Vicini; 6. Tozzi.

### L'inizio delle prove atletiche ai Giuochi universitari a Budapest

**Budapest, 16 mattino.**

Con la giornata di ieri ha avuto inizio anche il torneo atletico inauguratosi con due vittorie tedesche ed una cecoslovacca. La Francia, come era previsto, ha vinto, sulla Germania e sull'Ungheria, il torneo di spada a squadre. Ecco i risultati della giornata:

ATLETICA - *Lancio del disco*: 1. Sievert (Germania), metri 46,47; 2. Hilbrecht, m. 40,37; 3. Yozsa, m. 45,99; 4. Vilding, metri 44,79; 5. Stonck, m. 44,14.

*Salto in alto* (femminile): 1. Manermeyer (Germania) metri 1,50; 2. Novak, m. 1,45; 3. Gallis, m. 1,40.

*Tiro del giavellotto* (femminile): 1. Pekarova (Cecoslovacchia) m. 38,19; 2. Goldmann, metri 36,64; 3. Mathis, m. 34,10.

NUOTO - *Finale m. 1500*: 1. Lengyel (Ungheria) 20'53"6/10; 2. Bader 21'55"4/10; 3. Cavallero 23'4/10.

*Staffetta artistica* 3x100: 1. Ungheria 3'34"8/10; 2. Germania 3'41"8/10; 3. Inghilterra.

SCHERMA - *Torneo di spada a squadre*: 1. Francia (Grondeau, Pecheux, Monal-Buhan) 3 vitt.; 2. Germania 2 vitt.; 3. Ungheria 1 vitt.; 4. Cecoslovacchia 0 vittorie.

CALCIO - Germania b. Lettonia 5-0; Ungheria b. Inghilterra 4 a 1.

PALLACANESTRO - Lettonia b. Francia 57-22; Polonia b. Germania 22-7.

*Vigilia dei canottieri a Cremona*

### Il Presidente della Federazione gareggerà al posto di Offredi

**Berlino, 16 mattino.**

Durante tutta la giornata di ieri, coperta e minacciosa ma senza pioggia e con debole vento, sui gli « azzurri » che gli altri equipaggi convenuti a Grunau sono stati a lungo sul percorso di regata dei campionati europei che avranno inizio domani. Si sono potuti osservare, sia da parte dei nostri che dei loro avversari, rapidi spunti e qualche furta « scorrerie »; ma nulla di notevole si è registrato perchè era evidente in tutti la cura di interrompere ogni azione appena iniziata per non sciupare le proprie possibilità.

Ieri sera abbiamo appreso una notizia interessante e significativa: onde permettere che il due di coppia, mancante dell'infortunato Offredi, sia in grado di partecipare alla gara, se non altro perchè l'Italia sia presente anche in questa categoria, il presidente della R. Federazione italiana di canottaggio, comm. Giovannelli, che è stato campione italiano di singolo e di due di coppia, ha deciso di prendere il posto di Offredi in coppia con Mascherpa. Tale gesto, ripetiamo, non vuole essere che una affermazione e una riprova, anche di fron

# CRONACA CITTADINA

UNA GENTILE PREROGATIVA TORINESE

## *In difesa degli alberi cittadini*

L'amore per gli alberi era ed è sempre stato vivissimo nei torinesi. «Monumenti viventi» li chiamò una nostra gentile lettrice; «proteggono il viandante e aumentano le attrattive turistiche della città» nota un sauiduo.

Non appena si vede atterrarne uno su qualche viale ombroso, le proteste si levano in coro e ne sono eco i molti reclami che subito ci pervengono da persone dei ceti più differenti.

Vogliamo rassicurare i lettori. L'esistenza degli alberi stradali, che da tempo costituiscono una magnifica prerogativa di Torino, sta ammanente a cuore all'Amministrazione Municipale.

Chi ci scrive stia pur tranquillo che nessun albero viene sacrificato se non lo richiedono indeclinabili esigenze di viabilità o di visibilità. Si abbattono solo quelli che è strettamente necessario togliere per sistemazioni stradali e raccordi tranviari.

Intanto, nell'odierno stato di cose, bisogna rassegnarsi a sradicare qualche albero; ma quelli tolti in modernissima proporzione dal centro cittadino vengono compensati a usura dai moltissimi che, di continuo, si piantano nelle nuove arterie periferiche. Non c'è confronto tra il poco che si perde e il grosso che vi si aggiunge. Il nostro patrimonio arboreo è in forte indiscutibile incremento e chi indugiasse a criticare la soppressione d'un albero non guardandosi attorno a vedere quanto si compie, nel medesimo campo d'attività, in altri punti del territorio comunale, commetterebbe una palese ingiustizia.

Senza contare che parecchi alberi si abbattono, all'infuori di ogni considerazione di spazio, semplicemente perchè le loro stesse condizioni lo impongono. Vo no sono in istato di avanzata decrepitezza, dovuto al completo sviluppo raggiunto dalla pianta. Questi si tagliano per poter utilizzare, fin che si è in tempo, il prodotto-legname. Risparmiare il taglio non salverebbe l'albero e farebbe andar a male il prodotto. E' risaputo che il legname morto in pianta è aceleratissimo.

I cittadini, dunque, non si preoccupino. Il competente Ufficio agisce con la massima prudenza. Si rifletta che diversi degli alberi sacrificati presentavano addirittura l'interno svuotato e non davano più su non una vegetazione meschina, a rami scheletriti. Ecco la ragione per cui si dovettero a mano a mano levar di mezzo. Furono però surrogati con alberelli giovani e vigorosi.

Particolare interesse desta ora la sorte degli alberi di corso Francia. Le recenti proposte, avanzate anche nei giornali, per una sistemazione di quella frequentatissima strada, fanno temere un'ecatombe dei tronchi che la fiancheggiano. Parlar di strage — andiamo! — sarà in ogni caso esagerato. Il quadro va esaminato con serenità. Anzitutto, rileviamo come la situazione di quegli alberi non appaia delle più floride. Il duplice filare di olmi, lungo undici chilometri, che dall'attuale piazza Statuto conduce a Rivoli, fu piantato all'epoca Messa in cui si costruì il rettilineo. Il 27 luglio 1711 partiva da Chambéry, firmato da Vittorio Amedeo II, l'ordine relativo. S'incaricò del progetto il capitano ing. Garrone. L'anno seguente la strada, larga dodici metri, era terminata e senz'altro, ai margini, si collocavano gli agili fusti.

Più di due secoli sono quindi passati su quelle chiome che tant'ombra ristoratrice hanno generosamente diffuso. Gli alberi di corso Francia, oggi, avendo toccato il culmine dello sviluppo, sono entrati nel periodo di decadenza, prova ne sia che più d'uno precipitò, in occasione di temporali, non potendo opporre tanta forza di resistenza sufficiente.

Si vorrà perciò concludere che lo stupendo viale — ammirato e invidiatoci — rischierà di sparire? Ma niente affatto.

Si prodigano, invece, le più attente cure per la sua conservazione.

Quanto, poi, alle ferrovie di Rivoli e agli eventuali provvedimenti che si adotteranno per impedire ch'esse ostacoli il traffico moderno, siamo sempre lì: si tratta delle superiori ragioni di viabilità generale a cui accennammo; e nessuno potrà trovar a ridire se gruppi d'alberi non più freschi e robusti dovranno andarsene per lasciare maggior posto alle crescenti schiere dei veicoli di qualunque genere che, in determinate ore, transitano per la vitale arteria. Senza rimpianto, sarà augurabile — ma già v'è chi ci pensa — che le alberate da abbattere vengano prontamente reintegrate con altre da collocare magari in posizione prossima e parallela.

Così, date le accennate condizioni di vecchiaia in quella popolazione vegetale, in definitiva si otterrà l'effetto di ringiovanire il viale, rendendolo davvero rigoglioso.

Poche cifre, a dimostrare il superbo progresso compiuto dalla nostra città, negli ultimi anni, in fatto di piantamento d'alberi. Ci gioviamo delle precise statistiche municipali, che documentano come Torino sia pervenuta a un incontestabile primato. E converrà, poichè riesce di non lieve conforto, estendere lo sguardo all'intera area coltivata, in genere, a giardini pubblici.

A tutto il 1922 risultavano nel Comune 639.910 metri quadrati di superficie tra parchi, giardini e aiuole. Nel 1925, grazie alla creazione del Parco della Rimembranza, le cifre salirono di colpo a metri quadrati 1.119.010. E l'incremento non si ferma: metri quadrati 1.174.360 nel 1930; mq. 1.406.160 nel 1933.

Consideriamo le sole alberate: nel 1923 possedevamo 19.825 alberi; nel 1933 il numero salì a ben 28.292. Il piantamento più intenso s'ebbe nel 1932 con 1091 alberi; il più ridotto nel 1925 con 54.

Nè è lecito dimenticare, lungo le alberate, le fasce d'aiuole con siepi, che ornano d'un lucido nastro verde il suolo dei corsi: 8646 metri lineari erano nel 1922; adesso oltrepassiamo i ventisei chilometri.

Torino, insomma, non può che rallegrarsi dell'opera sagace e provvida svolta, anche in questo settore, dalla Amministrazione Podestarile in perfetta armonia coi principii della propaganda forestale nobilmente condotta dal Regime fascista.

**car. mor.**

### L'elogio delle Gerarchie ai legionari dell'Alpina

Al console Mannelli, comandante della 2.a Legione «Alpina», sono pervenuti telegrammi di S. E. Starace e di Piero Gazzotti, Segretario federale di Torino e membro del Direttorio Nazionale.

Il Segretario del Partito ha così telegrafato:

«*Ai legionari del 2.o Battaglione Camicie Nere ricambio il saluto con affettuoso cameratismo.* - Achille Starace».

Il Federale di Torino:

«*Desidero confermarti ancora il mio vivo compiacimento per la elevata preparazione fascista e militare riscontrata stamane nelle tue Camicie Nere che certamente non attendono che l'ordine di combattere. A te il mio particolare elogio.* - Federale Piero Gazzotti».

### L'esodo del Ferragosto e i primi ritorni

Veramente deserta si è apparsa ieri Torino. Deserte le sue strade, le sue piazze, già la saracinesche dei negozi, chiuse le imposte delle case, fermo il traffico anche nelle vie principali: a tratto ci parve come una città abbandonata; i cui abitanti, in un improvviso esodo collettivo, fossero in massa evasi verso mète lontane.

Il Ferragosto! Forse mai come quest'anno ne vedemmo il trionfo dal gran vuoto che sentimmo in questa nostra città, da quella atmosfera di abbandono, di spopolamento che aleggiò tutto ieri nell'aria, finchè i treni serali non ricominciarono per le nostre vie le prime gioiose colonne dei reduci felici.

Ancora al mattino si sono visti i tram, che portavano alle stazioni di Porta Nuova, di Porta Susa, della Ciriè-Lanzo e delle tranvie secondarie, affollarsi i torinesi ritardatari.

Ognuno diretto verso il treno che l'avrebbe portato per ventiquattro ore, per più giorni, lontano dalla nostra città. Una vera fuga in massa. Nella mattinata sono giunti a Torino con un treno popolare, provenienti da Roma, circa ottocento cittadini della Capitale, i quali resteranno ospiti della nostra città per un paio di giorni. Grande sorpresa ha destato in questi viaggiatori il fatto di trovarsi padroni assoluti o quasi della deserta città. Deserta perchè ormai anche quelli che non si erano serviti delle ferrovie avevano trovato il modo di lasciare la loro sede abituale.

Sul far del tramonto hanno cominciato a tornare i gitanti delle colline, e più tardi i tremila dei «popolari» di Bardonecchia, Limone, Aosta, Pré Saint-Didier e Desenzano.

Il nostro corrispondente ci telefona da Gorizia che mille torinesi sono giunti ieri con i treni popolari in quella città dove resteranno per due intere giornate e ripartiranno alla volta della loro città nella tarda serata di oggi. Accolti dalle guide del Comitato provinciale per il turismo, i graditissimi ospiti hanno subito raggiunto il centro della città donde, dopo essersi sistemati nei vari alberghi, hanno iniziato la visita al Castello e al Museo della Redenzione: quest'ultimo è un importante archivio di ricordi patriottici e di mezzi bellici d'interesse storico, che furono impiegati sia dal nostro glorioso Esercito che dal nemico in guerra. Del materiale raccolto nel museo particolare interesse hanno destato fra i gitanti i dispositivi di sentenze e tutti i documenti che riguardano le sanzioni deliberate dall'Austria contro i volontari giuliani. Numerose comitive nel pomeriggio hanno effettuato escursioni sul Sabotino, sul San Michele, sul Podgora e sulle alture che furono maggiormente bersagliate nel periodo bellico. Monte Santo, nella cui Basilica si celebravano solenni funzioni nella ricorrenza dell'Assunzione della Madonna, e dove si avvolgevano delle processioni intorno al convento, è stata la meta preferita dalla maggioranza. Lassù infatti si sono dati convegno oltre 600 torinesi i quali si sono sparsi sul piazzale della vetta da dove si domina tutto il meraviglioso scenario offerto dalla conca di Gorizia e dalla pianura friulana.

Sarà accaduto a molti dei moltissimi cittadini che ogni giorno transitano per il centrale incrocio di via Lagrange e via Mario Gioda di udire provenire dalle finestre a pianterreno della casa ove fu ospitata per alcuni anni la Cassa di Risparmio un brusio come di un esercito di industri api metalliche. Il rumore è ben presto individuato anche perchè è familiare a tutti il tipico crepitio della macchina da cucire, udito tante volte in casa, specie da bimbi, quando attorno alle donne della famiglia intente al lavoro si sono trascorse le ore del gioco.

Un cartello indicatore di fianco al portone reca scritto «Fonte Benefica» e le sigle della Associazione Nazionale Combattenti. Si tratta infatti di un laboratorio a scopo benefico, un laboratorio le cui operaie hanno un titolo di nobiltà quale più alto non si potrebbe immaginare: orfane di guerra. Nel loro sangue si perpetua la vita degli eroi che caddero per la Patria.

E' un'opera questa che merita di essere conosciuta. Abbiamo visitato i locali della «Fonte Benefica» accompagnati dal conte Cesare Giriodi Panissera di Monastero, presidente della Federazione Provinciale dell'Associazione Nazionale Combattenti che è stato l'ideatore ed il realizzatore della benefica iniziativa.

Nelle sale del laboratorio spira un'aria di serenità e di fecondo lavoro. Cinquanta ragazze orfane di guerra e figlie di combattenti iscritti alla Federazione di Torino compongono la piccola schiera che ha la fortuna di poter svolgere un'attività utile e redditizia in un ambiente che per alcuni aspetti può esser quasi paragonato a quello di un collegio. Dirige il laboratorio con vigile affettuoso senso di comprensione e con intelligenza, la signorina Matilde Borelli che è considerata dalle operaie come una buona sorella.

Il laboratorio si divide in tre sezioni, due delle quali più importanti: in una infatti vengono eseguiti lavori in bianco a serie, quali confezioni di indumenti personali, fazzoletti ed altri lavori vari che possono essere eseguiti secondo il noto sistema «a catena». In un secondo reparto si lavora per la confezione di berretti; un terzo reparto infine, più modesto come importanza e come numero di personale, è riservato alla confezione di abiti per signora.

*Al campo dei Giovani*

### Una lieta giornata di festa e di gare

Si è svolta ieri a Bardonecchia in una fervida atmosfera di cameratismo e di fraternità d'armi la festa del campo dei mille Giovani accampati nella bianca città di tela della Federazione dei Fasci di Torino.

Mercoledì era giunto nella verde conca alpina il 2.o Battaglione del 3.o Raggimento Alpini, comandato dal ten. col. Berriona. Accolto dai Giovani con entusiastiche e fraterne manifestazioni di cameratismo, il Battaglione fissava il proprio campo nei prati della tendopoli delle giovani Camicie nere. Ieri mattina così tra le giovanissime reclute e le fiamme verdi si stabiliva immediatamente una simpatica e cordiale amicizia.

Fatti segno a particolari vive manifestazioni di simpatia, da parte delle Camicie nere, sono stati due ufficiali degli alpini: l'ing. Ugo Sartirana, Podestà di Torino ed il Podestà di Pinerolo, camerata Berutti, richiamati in servizio presso quell'eroico reggimento.

Più tardi il domenicano Padre Racca, ha celebrato la Messa al campo. Assistevano al sacro rito, una compagnia di alpini agli ordini del ten. col. Berriona, i Giovani Fascisti, numerosissimi villeggianti e valligiani. Finito il sacro ufficio il comandante Federale Pietro Gazzotti ha parlato ai Giovani ed agli Alpini, esaltando il momento storico in cui viviamo ed inneggiando alla grandezza della nuova Italia. Terminava ordinando il «saluto al Re» ed il «saluto al Duce».

A mezzogiorno Piero Gazzotti ha partecipato alla mensa ufficiali del 2.o Battaglione. Nel pomeriggio, alle 14, indette ed organizzate dal Comando del campo dei Giovani Fascisti, ha avuto luogo allo Stadio del Littorio una grande manifestazione sportiva con la partecipazione delle giovani Camicie nere, degli Alpini, di numerosi sportivi di Bardonecchia e di alcuni atleti del Comando Federale prescelti tra gli elementi destinati ai prossimi Campionati Nazionali. Alla riunione, svoltasi con un magnifico successo, hanno assistito le autorità cittadine, tutta la colonia dei villeggianti e numerosissimi valligiani.

Prima dell'inizio delle gare, sono sfilati nello Stadio, tra gli applausi degli spettatori, i mille giovani partecipanti al campo.

L'incontro di calcio tra la squadra dei Giovani e la Rappresentativa locale è terminato alla pari: 0 a 0.

In serata gli ufficiali degli Alpini sono stati ospiti della Mensa della tendopoli e più tardi ha avuto luogo la festa offerta dalla colonia dei villeggianti ai Giovani.

Nel pomeriggio di oggi, per invito del Segretario Federale Piero Gazzotti, il camerata e collega Mario Bassi terrà la annunciata conferenza: «L'Italia nell'Africa Orientale», illustrata da trecentocinquanta proiezioni luminose.

In serata, poi, alle ore 21, Mario Bassi ripeterà la conferenza con le proiezioni luminose, per il pubblico di Bardonecchia, nel Teatro Palazzo delle Feste.

LE TARTARUGHE HANNO LA VITA LUNGA...

## L'eterno problema della Torino-Laghi

***Le vie di comunicazione con la splendida plaga - I quattro caselli d'uscita verso Arona - Le coincidenze, i trasbordi, le attese - Alcune proposte per favorire il turismo ferroviario torinese***

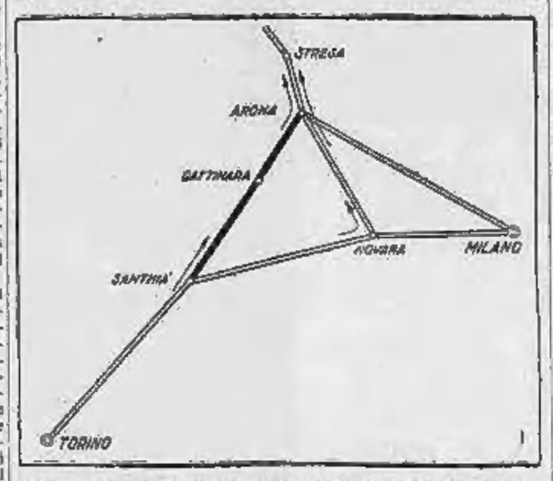
*L'autostrada, la migliorata viabilità ordinaria, i treni popolari, la propaganda turistica, e il naturale progredire del gusto hanno finalmente permesso ai torinesi, da qualche anno, di «scoprire» il lago d'Orta e il lago Maggiore, che un tempo erano riservati quasi esclusivamente alla villeggiatura e alle scampagnate dei milanesi. Ma a questo risveglio turistico e di traffici corrisponde un'adeguata attrezzatura dei mezzi di comunicazione?*

***Elogio dell'autostrada***

*L'autostrada è il mezzo ideale per la marcia di avvicinamento alla sona dei laghi, ed ha risolto in blocco la prima metà del problema. Quattro sono i caselli d'uscita per le strade ordinarie confluenti ad Arona, secondo i gusti, le esigenze e... le borse dei singoli turisti. Il più vicino è Borgo d'Ale (tariffa autostradale di 2/5), dove si incontra, a mezzo il rettilineo Cigliano-Tronzano, la nazionale Torino-Milano, che allunga il percorso di poco più di un chilometro rispetto al percorso autostradale Torino-Carisio (tariffa di 3/5), costituente la comunicazione più breve, più frequentata e più raccomandabile.*

*Terzo casello da prendere in considerazione quello di Cavaglio, sulla Vercelli-Gattinara (stessa tariffa di Carisio), meno consigliabile per i numerosi non buoni selciati e le mediocri condizioni della Arbora-Gattinara, dove si immette sull'itinerario comune alle due combinazioni precedenti. Quarto ed ultimo, il casello di Novara (tariffa 3/5) dove si esce sull'ottima e veloce Novara-Arona: nonostante i circa 12 Km. di maggior percorso, quest'itinerario è preferito dalle macchine molto veloci che, non badando alla maggior spesa del biglietto, permettono un sensibile guadagno di tempo aumentando la percentuale di percorso autostradale (la strada ordinaria in tal caso è ridotta a 35 Km.).*

*Infatuale il casello d'uscita «classico» è preferito per i laghi d'Orta e Maggiore è quello di Carisio, che sta sulla buona, varia e attraente strada Buronzo-Gattinara-Borgomanero-Arona. Osservasi però molti «assidui» di questo percorso ch'esso ha un difetto... contabile di una certa gravità: il fatto che Carisio è il primo casello della terza tratta (tariffa dei 3/5) dell'autostrada. Considerata l'eccezionale brevità del precedente tratto Cigliano-Borgo d'Ale, gli utenti hanno l'impressione di... non aver pagato il loro conto: e questa piccola nube economica offusca la gioia e non di rado compromette addirittura la scelta dell'itinerario.*




L'infelice destino di una linea ferroviaria: è evidente che la coincidenza dovendo avvenire nel senso delle frecce, i viaggiatori che abbandonano il treno a Santhià per la linea diretta di Gattinara, diretti ad oltre Arona, con godranno alcun risparmio di tempo su chi rimane sul treno di Milano fino a Novara, raggiungendo Arona per l'antica via più lunga, ed ivi sostituendo sullo stesso treno Milano-Stresa-Domodossola.

*Ma ben più gravi e decisive sono le pecche delle comunicazioni ferroviarie, distimpegnate dalla linea Santhià-Arona, che ha il difetto d'origine di essere legata ai suoi termini, per quanto riguarda le coincidenze, coi vertici del triangolo Santhià-Novara-Arona, di cui la prima dovrebbe costituire l'spontanea, cioè la scorciatoia. In pratica avviene che i treni dalla Novara-Arona attendano i diretti di Torino prima di partire da Novara, e quelli della Arona-Domodossola attendono gli arrivi da Novara prima di proseguire per la riviera verbanese. La conseguenza è la perfetta inutilità, per chi da Torino è diretto alle stazioni lacuali della Arona-Pallanza, della linea diretta di scorciatoia Santhià-Arona, i cui treni sono costretti ad indugiare ai due terminali per consentire la coincidenza anche per la via più lunga.*

*Il solo mezzo per valorizzare questa linea congenitamente sfavorita e trascurata, e per attrarre alla comunicazione ferroviaria una parte del turismo automobilistico e di quello potenziale... che oggi non si effettua, sarebbe, in minima ipotesi, di alternare sistematicamente la coincidenze via Novara e via diretta, raddoppiando la scelta dei treni e cercando di avvicinare al possibile la seconda, con largo impiego di accelerati leggeri e di littorine. Se c'è una linea in Piemonte che, per il suo scarso traffico locale e per l'importanza turistica d'un rapido e frequente collegamento degli estremi, appaia adatta a questo tipo di convogli celeri, leggeri, poco costosi e di modesto capienza, è proprio la Santhià-Arona. Sulla quale per contro circola una sola coppia di «accelerati leggeri», nessuna littorina, e delle quattro coppie di accelerati e diretti, successivamente pacifiche nella loro andatura, tre rappresentano semplici e sterili duplicati del giro di Novara. Nella stagione estiva è aggiunta una coppia, che migliora di pochi minuti la comunicazioni ordinarie. In media, per coprire i 125 km. della Torino-Arona, s'impiegano circa 3 ore.*

***Il lungo calvario***

*Analizziamo con qualche esempio. Per raggiungere la mattinata una delle frequentate stazioni climatiche e di villeggiatura della riviera verbanese tra Arona e Stresa, bisogna partire da Torino alle 5,47, e sostare circa un'ora ad Arona, per ripartirne alle 8,12. Il secondo treno, delle 7,32, non ha coincidenza ad Arona che con un diretto, che salta, anche nella stagione cattiva, le fermate rivierasche. Impiega tre ore e un quarto per raggiungere Stresa, previo trasbordo a Santhià e ad Arona. Due treni si incontrano, alle 12,13 e alle 18,10, per confluire entrambi ad Arona nello stesso treno coincidente, sempre un diretto: essi non formano in realtà che una comunicazione sola.*

*Tre ore e 7 minuti impiega, per raggiungere Arona, il successivo diretto (?) estivo delle 15,5, che perde tre quarti d'ora nel trasbordo di Santhià e confluisce, al solito, in un diretto senza formato Arona-Stresa. L'ultimo treno parte da Torino alle 18,2, per raggiungere, a passo di lumaca, Arona alle 21,7 e ripartirne alle 21,33. Non si comprende perchè, quanto meno, non sia stata conservata a Santhià l'antica coincidenza col Torino-Biella, in partenza da Torino alle 18,42, che permetterebbe ampiamente di raggiungere ad Arona la stessa coincidenza: 40 minuti di posticipo che sarebbero preziosi agli uomini d'affari desiderosi di ultimare il pomeriggio lavorativo e Torino prima di raggiungere la famiglia in campagna.*

*Ma ben più gravi sono le deficienze dell'orario di ritorno.*

*Il primo treno dalla tratta Stresa-Arona arriva a Torino alle 10,5; evidentemente troppo tardi per l'ingresso in ufficio al lunedì mattina. Da notare che, escluso il diretto internazionale del pomeriggio che prosegue per Nizza, è questo l'unico treno che sull'orario percorra l'intera Arona-Torino senza trasbordo a Santhià: ma chi si fida dell'orario stampato... arriva a Torino alle 11, tutto solo sul treno! Poichè la totalità dei viaggiatori a Santhià trasborda egualmente sul diretto proveniente da Milano, che raggiunge e sorpassa, guadagnando quasi un'ora, il trenino di Arona. Si domanda a che serva questa ridicola comunicazione «diretta» senza trasbordi, e se non era meglio sorbarla per una delle altre combinazioni.*

***Rivedere gli orari***

*Si domanda pure se non era possibile allacciare il primo treno discendente da Domodossola, alle 5,35, col treno che prosegue da Arona per Milano alle 6,10 anzichè con quello delle 6,53: l'anticipo di tre quarti d'ora avrebbe permesso — con un piccolo spostamento dell'attuale primo treno mattutino da Arona per Santhià, che oggi parte solitario e vuoto da Arona senza raccogliere coincidenze — di mettere quest'ultima in coincidenza a Santhià col diretto 194 da Milano, creando una comunicazione lago Maggiore-Torino in arrivo a Torino P. N. alle 9,7.*

*Anche il terzo treno parte vuoto da Arona, alle 12,33, senza raccolto alcuna coincidenza; mentre l'ultimo della giornata ha i gravi ed evidenti difetti di essere un perfetto doppione della comunicazione di Novara, che si effettua coll'identico orario; di essere eccessivamente prematuro per i ritorni, specialmente festivi, da una località turistica; e di non raccogliere ad Arona che la solita coincidenza di un diretto. Parte alle 19,18, arrivando a Torino Porta Susa alle 21,37: un coprifuoco prettamente da educande! Perchè non allacciare, almeno d'estate, il treno di Domodossola in arrivo ad Arona alle 21,30 (anticipabile di qualche minuto, all'occorrenza) con l'ultimo diretto di Milano in arrivo a Torino alle 23,45?*

*Il risveglio del turismo ferroviario torinese è cosa bella e augurabile; ma se si mettesse una mano, con un po' di buona volontà, anche il compilatore degli orari?*

**a. f.**

### L'arrivo del ministro Revel

Col treno delle ore 8.20 sono giunti ieri nella nostra città S. E. il Ministro delle Finanze, conte Paolo Thaon di Revel

## MOVIMENTO DELLA POPOLAZIONE

| MESE DI GIUGNO 1935: | Capol. | Resto Prov. | TOTALE |
|---|---|---|---|
| Nati | 733 | 892 | 1138 |
| Morti | 631 | 633 | 1264 |
| Aumento popolazione | 102 | 99 | 171 |

| MESE DI LUGLIO 1935: | Capol. | Resto Prov. | TOTALE |
|---|---|---|---|
| Nati | 761 | 623 | 1404 |
| Morti | 653 | 549 | 1202 |
| Aumento popolazione | 128 | 74 | 202 |

### Lo scoppio di un tubo dell'acqua potabile

Ieri mattina, verso le 6,30, per causa ancora imprecisate, in corso Siena, nei pressi del ponte Rossini, scoppiava un tubo dell'acqua potabile del diametro di circa 60 centimetri, di proprietà dell'acquedotto municipale. Il potente getto d'acqua, che d'improvviso scaturì dal tubo infranto, provocava una profonda buca nel terreno, il divellamento della pavimentazione e l'allagamento di un buon tratto di strada circostante.

Prontamente avvertiti dell'incidente, si recavano sul posto l'ingegnere Caragliò, addetto all'Ufficio Lavori Pubblici del Municipio, l'ing. Lovanna dell'Acquedotto Municipale, e il geometra Maria, dell'Azienda Tranviaria Municipale, i quali provvedevano immediatamente, con apposito personale, all'esecuzione dei lavori che il caso richiedeva. La circolazione tranviaria subiva una interruzione di circa tre ore: fortunatamente non si hanno da lamentare danni alle persone. Sul posto si recava anche l'ispettore delle Guardie Municipali cav. Baldi con parecchi agenti per il servizio di ordine.

**DUE PICCOLI INCENDI** — Nel pomeriggio di ieri, in un alloggio della casa di via Nizza ancora corso Alticmba, si sviluppava un principio di incendio; mentre alcuni volonterosi intervenivano per conto loro l'opera di spegnimento, venivano chiamati i pompieri. Accorreva sul posto un distaccamento al comando dell'ing. Alby, ma la loro presenza era ormai inutile, perchè il pericolo era già stato scongiurato.

— Lo stesso distaccamento doveva accorrere poco dopo in una soffitta della casa alta al n. 11 di via Venti Settembre. L'inquilina, tale Lucia Vassallo fu Domenico, nel preparare la cena, aveva inavvertitamente incendiato un mucchio di cartaccia. In meno di un quarto d'ora i pompieri spegnevano le fiamme. I danni si aggirano sulle cinquanta lire.

**DUE MOTOCICLISTI FERITI** — Il motociclista Ernesto Fenulino fu Giuseppe, di 24 anni, abitante in via Pianezza 117, giuidava col pomeriggio di ieri una moto per via Mario Gioda, avendo quale passeggera sul sellino posteriore, l'operaia Teresa Maretti di Antonio, d'anni 17, abitante in strada di Lucento 68. All'altezza di via Armando Diaz il motociclista, per evitare un tram che gli aveva sbarrato la strada, sterzava violentemente a destra e la macchina andava a cozzare contro la casa n. 58. I due malcapitati, cadduti a terra in varie parti del corpo, erano trasportati al San Giovanni, ove i sanitari riscontravano al Fenulino la gamba destra. Al San Giovanni, dove era medicata dal dott. Cavallotti, veniva giudicata guaribile in otto giorni, salvo complicazioni.

**INVESTITA DA UN CICLISTA** — La cinquantaseienne Carlotta Gurella, casalinga, abitante in strada Alessano 32, ieri, nei pressi della propria abitazione veniva investita da un ciclista rimasto sconosciuto: nella caduta riportava ferite lacero-contuse alla gamba destra. Al San Giovanni, dove era medicata dal dott. Cavallotti, veniva giudicata guaribile in otto giorni, salvo complicazioni.

### TEATRI: Spettacoli d'oggi

**MICHELOTTI** (Comp. «La Gandiese n). — Ore 21,15: «Madama di Tebe» di G. Lombardo.

**NAVE VITT.**: 17-21 - Crocer. danze L. 3
**PAGODA DANZE**: Ore 21: Cocktail-Club
**CHALET DANZE**: Ore 21: Cocktail-Club
**GAY DANZE**: Ore 21: Cocktail-Club
**SAVOIA BAGNI**: Ore 21: Serata chic.
**BIRRERIA ROSIO**: 21: Orao Varietà.
**MAFFEI**: Ore 17 e ore 22: Orao Varietà

### Spettacoli cinematografici

**IDEAL**: Teatro d'allora e Fantulla.
**ALPI**: Il Dottor Jekyll, F. March.
**NAZIONALE**: I conquistatori, L. 1,05.
**SPLENDOR**: Principessa cuarda. L. 1,05
**MASSIMO**: La falena d'argento. L. 1,05
**SAVOIA**: La grande festa. Crik-Crok.
**ITALIA**: Il re degli zingari. Nojica.
**MICHELOTTI**: «Una notte d'amore».

### I divertimenti

**«SANTARELLINA» al CORSO**
2 ore di risate. Temp. fresca L. 2

### Bollettino Demografico

**13 AGOSTO 1935-XIII**

| | |
|---|---|
| Nati vivi | 28 |
| Nati vivi e morti prima della denuncia | — |
| Nati morti | 2 |
| Morti | 6 |
| Matrimoni trascritti | 12 |

### STATO CIVILE

Torino, 13 agosto 1935-XIII

**Giacomelli Angiolina** di Angelo, di anni 26, di Torino, casalinga, v. Po 28.
**Brio Francesco** fu Tommaso, id. 59, da Villastallone, imp., v. D. Jolanda 10.
**Reale Francesca Cecilia** fu Giuseppe, id. 52, di Torino, ling. via Varalta 5.
**Strigiotti Maria** m. Raiteri, id. 95, da S. Salvatore M., ag., v. P. Tommaso 41.
**Furbatto Giovanni** fu Gior. Batt., id. 64, da Bibiana, muguaio.


Una nobile iniziativa dei Combattenti

## La "Fonte Benefica,,

Anno 69 - Num. 195 TORINO - Venerdì 16 Agosto 1935 - Anno XIII 2a Edizione

**Ammassati a grappoli sui ponti, i soldati italiani in viaggio per l'A. O. rispondono al saluto delle migliaia di connazionali che si ammassano acclamanti sulle rive del canale di Suez, con il canto di inni patriottici e fascisti e con il grido : Duce ! Duce !**

**(P. Gentizon da Porto Sudan)**


# LA STAMPA
## ULTIME NOTIZIE


**Se la Società delle Nazioni dovesse accordare il suo appoggio all'Abissinia, la stragrande maggioranza degli inglesi domanderebbe che la Lega sia soppressa.**

**(« Daily Mail »)**

# Il rapporto della Commissione d'inchiesta
## sulle cause della catastrofe dell'"S 81,,

Roma, 16 mattino.

Ecco il testo del rapporto sull'incidente di volo occorso al velivolo « S 81 I Boet », il giorno 7 agosto 1935-XIII, nei dintorni del campo di Almaza (Cairo), redatto dal generale di squadra aerea Aldo Pellegrini e dal colonnello Alfredo Bruno Gari.

*Il giorno 6 agosto, alle ore 17 locali, il velivolo « S 81 » giunse al campo di Almaza con a bordo il seguente equipaggio militare: maggiore Boetani, comandante, s. tenente Lavaggi, secondo pilota, maresciallo radiotelegrafista Vitali, serg. magg. motorista Pirale. Erano a bordo, in qualità di passeggeri: S. E. Luigi Rizza, sottosegretario di Stato ai Lavori Pubblici, dottor Minuti, suo segretario, barone Franchetti.*

### La tappa al Cairo

*Subito dopo l'arrivo fu iniziato il rifornimento di olio e benzina (ditta Shell), per la preparazione del volo che avrebbe dovuto avvenire nel giorno successivo, dal Cairo all'Asmara. Furono caricati circa tremila litri di benzina e 75 Kg. di olio. Con la benzina e l'olio residuo fu così completato il pieno dei serbatoi; pertanto il velivolo, al momento della partenza, poteva avere un peso totale di circa 19.300 Kg., con un sovraccarico di 350 Kg. perfettamente ammissibile. Il velivolo non fu ricoverato nell'autorimessa dell'aeroporto, perchè si sarebbe perduto solo poche ore della notte e nella considerazione che esisteva un servizio di guardia notturno per la ispezione dell'aeroporto, affidato a due guardie armate. Queste il mattino successivo non riferirono alcunchè di anormale.*

*L'equipaggio alloggiò nell'albergo dell'aeroporto adiacente all'aviolinea, sul cui piazzale era stato lasciato il velivolo. L'ufficiale doganale, verso le ventuna, pose come di regola i sigilli alla porta di ingresso della fusoliera, sigilli che furono levati al mattino successivo, in presenza del personale di volo. E' da notare che la trasmissioni di comando sono tutte interne alla fusoliera ed all'ala onde è da presumere che nessuno abbia avuto possibilità di manomettere senza essersi introdotto nel velivolo. La partenza avvenne con agevole decollo alle 5,20 locali, subito dopo la levata del sole; dopo due giri di campo, il velivolo si mise decisamente sulla rotta prestabilita, avendo raggiunto la quota di circa trecento metri; dopo un tempo di circa cinque minuti dal decollo.*

*La radio al campo di Almaza, munita di apparati ad onde medio-lunghe non potè stare in ascolto, poichè il velivolo avrebbe trasmesso solo in onde corte per collegarsi con Roma (Guidonia). La radio di bordo iniziò la trasmissione alle 5,25, comunicando che il volo era iniziato alle ore 5,20; successivamente il marconista dette varie comunicazioni, la ultima delle quali fu ricevuta dalla radio di Guidonia alle ore 5,35. Nella giornata il Ministero dell'Aeronautica e l'Alto Commissario dell'Asmara, preoccupati di non avere notizie del velivolo, ne richiesero al Campo di Almaza. Fu così destato l'allarme e si iniziarono, al mattino seguente, le ricerche che, eseguite da velivoli egiziani ed inglesi, furono in primo tempo spinte entro un raggio di cento chilometri. Successivamente, facendosi le ricerche più prossime al campo, un velivolo militare inglese scoprì, alle ore 14 del giorno 8 agosto, i resti dell'aeroplano « S 81 » in mezzo alle dune del deserto, ad una distanza di non oltre 15 chilometri in linea d'aria dall'aeroporto di Almaza. Il comandante della squadriglia inglese, prima di trasmettere la notizia al Consolato italiano, volle recarsi di persona sul posto per assicurarsi di quanto affermava il suo gregario; coricchè, date le grandi difficoltà per giungere sul luogo del disastro, percorrendo una pista faticosa in mezzo alle dune e guidato da un altro aeroplano in volo, soltanto verso sera potè confermare ufficialmente al Consolato la notizia del ritrovamento dei resti del velivolo. L'indomani, 9 corrente, il Consolato italiano dispose per il recupero delle Salme, evitando il più possibile la rimozione dei resti del velivolo, in attesa dell'arrivo della Commissione di inchiesta già preannunciata.*

### I resti dell'apparecchio

*La Commissione, giunta al Cairo la sera del 9 corrente, si recò nel luogo del disastro alle ore 5 del mattino successivo. La località dell'incidente trovasi a sud del Cairo a circa 15 Km. in linea d'aria ed alla quota di un centinaio di metri rispetto al campo di Almaza. L'andamento del terreno, in lieve declivio verso il Cairo, è ingombro di alte dune (circa 20 m.) e percorso all'incirca secondo l'andamento della rotta del velivolo dall'Uadi el Gandali (largo letto asciutto di torrente). I resti del velivolo giacciono la più parte in minutissimi pezzi, in parte carbonizzati e fusi, furono rinvenuti sparsi sul fondo di una sella tra due dune. Il terreno era cosparso di rottami per una estensione di circa 250 metri, in un settore di circa 20 gradi, col vertice nel Punto di caduta. In questo punto si notavano tre profonde buche prodotte dai motori, in un primo tempo affondati nel terreno e quindi divampati dalla esplosione della benzina, seguita immediatamente all'urto contro terra.*

*L'esame del materiale, esaurito nell'insieme, dava netta la impressione che il velivolo aveva urtato il terreno in assetto molto picchiato, con un inizio di sollevamento a destra, e quindi si era rialzato disintegrandosi per la formidabile esplosione della rilevante quantità di benzina che era a bordo. L'opera di distruzione era stata completata dall'incendio. Faticosissime furono le ricerche per individuare i resti di tutti gli organi principali del velivolo perchè ridotti in minutissimi informi: tuttavia, nonostante lo stato del materiale, le ricerche non furono vane.*

*Furono ritrovate tutte le pale delle eliche intorno ai rottami dei rispettivi motori. Esse, pur contorte e spezzate, non presentavano segni di urto violento lungo il bordo di attacco, nel che può ritenersi che i motori fossero fermi o girassero a regime molto ridotto nel momento dell'urto. I motori, sventrati e diminuiti, erano ricostruibili in tutti i loro organi principali. L'ala era stata completamente distrutta dall'incendio; delle semiali sinistra rimanevano, lungo un solco ancora visibile nella sabbia e dell'ammontato dell'urto, solo minuti pezzi di compensato del bordo di attacco. Alettoni e « flaps », proiettati lontano e contorti, portavano alle gambe d'attacco delle cerniere, brevi mozziconi bruciacchiati di legno del longherone dell'ala cui erano congiunti; segno evidente che si erano staccati dall'ala, in seguito alla esplosione.*

*La fusoliera era stata distrutta nella parte anteriore e centrale; solo la estremità ginevra, rovesciata e contorta, avendo ancora collegati gli impennaggi ed i timoni. Questi erano contorti, ma completi al loro posto, con gli attacchi e le cerniere ancora collegati, il gruppo di ingranaggi di regolaggio del piano fisso orizzontale ancora collegato in tutti i suoi organi al complesso, sì da far presumere che all'urto fosse in piena efficienza. Tubazioni, serbatoi, cavetti motori erano irriconoscibili ed in uno stato tale da rendere impossibile una dettagliata indagine sullo stato di efficienza al momento dell'incidente. Le trasmissioni dei comandi rigidi, non più ricomponibili; dei pochi cavi interni dei comandi fu rintracciato solo qualche spezzone, che presentava del resto la sezione di rottura, sfioccata normalmente per lo strappo dell'esplosione. Il carrello, smembrato nei suoi elementi, era proiettato a distanza di circa settanta metri; uno dei pneumatici incenerito, mentre l'altro, pur essendo scoppiato, non presentava segno di violento sfregamento sul terreno, ciò che confermerebbe ancora l'assetto molto picchiato del velivolo nel momento dell'urto e non l'assetto di atterraggio. Non è stato possibile l'esame degli strumenti della cabina di comando, ridotti in pochi rottami fusi nel rogo. Esplorato il terreno circostante, per verificare se il velivolo avesse tentato ed in qual senso, un atterraggio, non è stata rinvenuta nessuna traccia che potesse convalidare tale ipotesi.*

### Ipotesi e conclusioni

*Le ipotesi che possono formularsi circa le cause determinanti l'incidente si riassumono in tre categorie: 1.o) errore di manovra; 2.o) dolo; 3.o) avaria al materiale.*

*1.o) La Commissione ritiene non ammissibile l'eventuale errore di manovra come causa diretta dell'incidente, considerata la perizia dei piloti, profondi conoscitori delle qualità del velivolo e della rotta, che avevano una sicurezza altre volte percorsa. Lo stato calmo dell'atmosfera, la sicurezza con la quale il velivolo si era tenuto in volo, la buona visibilità alla quota che il velivolo doveva aver raggiunto sulla verticale dell'incidente, anche se, come hanno confermato alcune testimonianze, esisteva in quella mattina un basso strato di vapori elevatisi comunque solo a pochi metri dal terreno, fanno ritenere che la navigazione doveva essere facile.*

*2.o) Per quanto riguarda un dolo, nessun elemento positivo diretto od indiretto è stato acquisito dalle più accurate indagini svolte dalla Commissione, che esaminando i militari ancora residuati dagli organi principali del velivolo, sia interrogando il personale dell'aeroporto di Almaza, che comunque è stato presente ed è stato interessato all'« S 81 » per ragioni di servizio.*

*3.o) Lo stato dei rottami e la posizione relativa di essi, fanno escludere che sia avvenuta in volo la rottura od il distacco di qualche organo importante per deficiente robustezza di materiale. D'altra parte, se ciò si fosse verificato, l'equipaggio non avrebbe avuto il tempo di prendere la via del ritorno e la caduta si sarebbe verificata ad una distanza ben maggiore, mentre invece la posizione del luogo dell'incidente distante solo 15 Km. circa in linea d'aria dal campo di partenza di Almaza e l'intervallo di tempo sicuramente intercorso tra la prima e la seconda comunicazione del marconista alla stazione radiotelegrafica di Guidonia, intervallo che si può stabilire di almeno 10 minuti, durante i quali il velivolo avrebbe percorso lo spazio di almeno 35-40 Km., fanno presumere che il velivolo si trovasse nella via del ritorno, per rientrare nel campo a causa di qualche avaria di bordo.*

*Poichè nessun elemento è emerso che potesse far supporre una imprevista avaria dei comandi per difetto di costruzione, anche perchè avevano così ripetutamente funzionato il giorno precedente per un volo di oltre 2000 Km., è da pensare piuttosto ad un difetto nel funzionamento dei motori o della loro alimentazione. In conseguenza di tale supposta avaria essendo così sulla via del ritorno, il velivolo, che per il carico che portava, per mantenere la quota di volo avrebbe dovuto avere efficienti almeno due motori, ha iniziato una discesa alla quale i piloti hanno tentato di ripararsi, essendo il più possibile il velivolo per potere rientrare nel campo che già si profilava vicino. Il terreno sottostante non si prestava all'atterraggio, ma fortunatamente deviato dalla rotta e visibile dal velivolo si trovava il letto del Uadi el Gandali, lungo il quale l'atterraggio poteva essere più razionalmente tentato. Ciò non risultando dai rilievi fatti, si presume che il personale non volesse ulteriore, nell'intento di giungere al campo, non avendo troppo sostenuto il velivolo per ristrettezza in rapido perdita di quota, se avrebbe provocato la caduta per perdita di velocità, manifestatasi con avvitamento a destra.*

*Poichè d'altra parte niuna testimonianza hanno ammesso l'esistenza in quella località ed a quell'ora di un basso strato di densi vapori che impedisse la visibilità del terreno sottostante, potrebbe anche in questo caso essere ammessa l'ipotesi che i piloti, nell'impossibilità di raggiungere il campo e non avendo facoltà di scelta del terreno, nè conoscenza della sua quota rispetto al velivolo, avrebbero tentato di « bucare » lo strato delle nubi basse per iniziare eventualmente un atterraggio; ma nella manovra, essendo lo stato delle nubi alto solo pochi metri dal terreno ed in qualche zona forse a contatto, il velivolo avrebbe urtato contro terra. La Commissione ritiene che queste due ultime ipotesi siano maggiormente avvalorate dalla concordanza tra i fatti e sono avvenuti e gli accertamenti potuti constatare e che quindi una delle due sia la più verosimile.*

*Tuttavia la causa diretta della catastrofe rimane nella più profonda oscurità, non potendosi